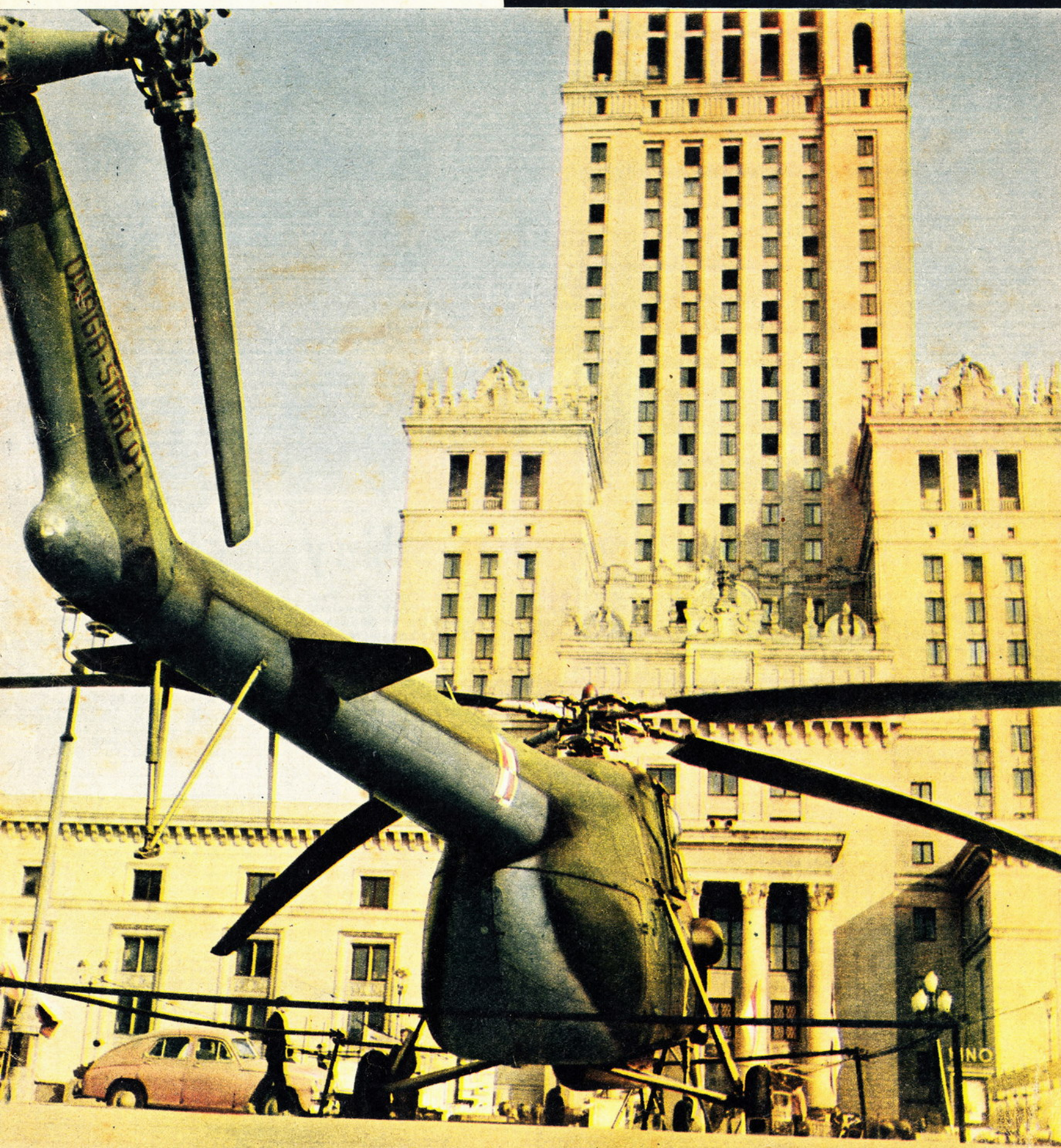
SKRZYDLATA POLSKA

NR 41 (588) ● 14. X. 1962 ● Rok XVIII/XXXII ● CENA 2 zł

W numerze:

PO WALNYM ZGROMADZENIU AEROKLUBU PRL ● BROŃ PANCERNA CONTRA SAMOLOTY ● BEZ SPADOCHRONU PRZEZ ATLANTYK ● ZAŁOGA

Wojskowy śmigłowiec transportowy Mi-4, po raz pierwszy pokazany publiczności na wystawie przed Pałacem Kultury i Nauki w Warszawie. O wystawie tej piszemy na str. 9.
Foto: P. Elsztein



Z tygodnia na tydzień

Z kraju

OFICERSKA Szkoła Radiotechniczna w Jeleniej Górze obchodziła we wrześniu br. dziesięciolecie swego istnienia. Jest ona najmłodszą spośród oficerskich szkół zawodowych w Wojsku Polskim. W ciągu 10 lat mury szkoły opuściły liczne zastępy specjalistów radiolokacji, wyszkolonych m. in. dla potrzeb lotnictwa.

*

W CIERLICKU (leżącym na terenie CSRS) odbyły się uroczystości związane z 30-tą rocznicą śmierci znakomitych lotników polskich — Żwirki i Wigury. Przybyli na nie przedstawiciele aeroklubów Polski i Czechosłowacji. Przed pomnikiem bohaterskich lotników złożono wieńce oraz wygłoszono okolicznościowe przemówienia, po czym odbyła się defilada czechosłowackich samolotów sportowych.

*

NA ŻARZE odbyły się I ogólnopolskie zawody szybowcowe juniorów o puchar redakcji „Kroniki Beskidzkiej". Rozegrano ogółem pięć konkurencji, w tym przelot docelowy do Zamościa. Pierwsze miejsce zajął Jan Gałuszka z Aeroklubu Podkarpackiego, przed pilotami: Bladym i Bylokiem z Bielska-Białej. Obszerniejsze sprawozdanie z tych zawodów zamieścimy w następnych numerach.

*

KLUB Astronautyczny im. Jurija Gagarina powstał przy kole TPPR w Zakładach Mechanicznych „Ursus" koło Warszawy. Inaugurację klubu połączono z otwarciem wystawy astronautycznej z okazji piątej rocznicy wystrzelenia pierwszego sputnika przez Związek Radziecki.

*

ZARZĄD Główny Polskiego Towarzystwa Astronautycznego podjął uchwałę o nadaniu członkowi Akademii Nauk ZSRR, prof. Leonidowi Siedowowi, członkostwa honorowego PTA. Stało się to wyrazem uznania dla zasług jednego z najwybitniejszych pionierów astronautyki. Prof. Siedow jest dobrze znany polskim nukowcom. Kilkakrotnie też odwiedzał nasz kraj.

*

SAMOLOTY Lotniczego Zespołu Usług Gospodarczych wzięły na terenie województwa koszalińskiego udział w akcji rozpylania środkami owadobójczymi upraw ziemniaczanych zagrożonych przez stonkę ziemniaczaną. Trujące środki chemiczne rozpylono na obszarze 22,3 tys. ha.

*

ZAŁOGA śmigłowca (pil. K. Gościński i St. Heliński) z zespołu lotnictwa sanitarnego w Szczecinie uratowała na Jeziorze Dąbskim 2 tonących żeglarzy-rozbitków, których łódź wywróciła się na wzburzonych falach jeziora.

*

POKAZY lotnicze dla mieszkańców Wąbrzeźna zorganizował z okazji Dni Lotnictwa Aeroklub Grudziądzki.

*

NA TERENIE Lotniczych Zakładów Naprawczych w Łodzi otwarta została 16 września br. z okazji Dni Lotnictwa wystawa lotnicza. Licznie zwiedzająca ją ludność miasta Łodzi i powiatu miała możność zapoznania się z używanym obecnie sprzętem lotniczym. Wystawę uatrakcyjnił pokaz wyższego pilotażu na samolocie „Bies" w wykonaniu oficera — pilota Władysława Sobaczewskiego; ponadto piloci Aeroklubu Łódzkiego (współorganizatora wystawy) wykonali szereg lotów pasażerskich na „Bocianie" i CSS-sie.

(jo)

*

SPOTKANIE komendantów Hufca Chorągwi Ziemi Łódzkiej z przedstawicielami Aeroklubu Łódzkiego odbyło się 23 września br. w Łodzi. Miało ono na celu nawiązanie ścisłego kontaktu i opracowanie wspólnego planu propagowania lotnictwa w zastępach harcerskich.

(jo)

*

PILOT doświadczalny Instytutu Lotnictwa Aleksander Wąsowicz obchodził ostatnio dwudziestopięciolecie swej działalności w lotnictwie. Pierwszy samodzielny lot na samolocie wykonał on 25 lipca 1937 roku w Masłowie. Aleksander Wąsowicz był członkiem Aeroklubu Warszawskiego od 1933 r. W latach 1938—39 ukończył Szkołę Podchorążych Rezerwy Lotnictwa. Po wojnie pracował jako instruktor w Ligocie Dolnej i Aeroklubie Warszawskim. Od 1956 roku pracuje w Instytucie Lotnictwa. Wylatał już ponad tysiąc godzin w lotach doświadczalnych oraz latał na 57 typach statków powietrznych. Życzymy dalszych sukcesów w lotniczej pracy.

(pj)

*

JEDYNY śmigłowiec sanitarny podzespołu lotnictwa sanitarnego w Sanoku, obsługujący cały rejon Bieszczad wykonał w okresie swej 15-miesięcznej działalności przeszło 600 lotów na różne interwencje w wypadkach zagrożenia życia ludzkiego.

*

PILOCI szybowcowi Aeroklubu Jeleniogórskiego wylatali w tym roku 3 tys. godzin i przelecieli 19 tys. km. Aktualnie w aeroklubie tym jest 19 pilotów, którzy posiadają złotą odznakę szybowcową z trzema diamentami, tj. ile na początku tego roku posiadało całe szybownictwo NRF.

*

KOLEJNE zebranie wtorkowe przy czarnej kawie Klubu Seniorów Lotnictwa APRL odbyło się 2 października br. w Warszawie. Prezes KSL Medard Konieczny zapoznał na nim zebranych z przebiegiem obrad ostatniego Walnego Zgromadzenia Aeroklubu PRL.

*

WICEPREZES Aeroklubu Mieleckiego Tadeusz Kulpa obchodził ostatnio 30-lecie pracy w lotnictwie sportowym. Pierwsze kroki w lotnictwie stawiał w 1932 r. w Toruniu, gdzie przeszedł przeszkolenie szybowcowe. Zaraz po wyzwoleniu organizuje aeroklub w Toruniu, a później kieruje pracą Oddziału Lotnictwa Cywilnego w Bydgoszczy. Od 1959 r. kieruje pracą aeroklubu w Mielcu. Gratulujemy i życzymy dalszych sukcesów.

*

SZYBOWNICY Aeroklubu Poznańskiego wylatali w tym sezonie (do połowy września) 2 457 godzin i przelecieli 19 709 km. Piloci samolotowi tego klubu wylatali natomiast w tym samym okresie 1 320 godzin.

*

W ZIELONEJ GÓRZE piloci szybowcowi tamtejszego aeroklubu wylatali w tym sezonie (do końca sierpnia) 1 053 godzin, przelecieli 9 tys. km i wykonali 3 100 lotów. Pobili oni w tym czasie 1 rekord krajowy i 2 międzynarodowe oraz zdobyli 8 srebrnych odznak i 4 diamenty.

*

AEROKLUB Krakowski zrzesza obecnie około 240 członków i ma 40 kół lotniczych w szkołach i zakładach pracy, które liczą razem ok. 1 500 członków.

*

MUNDURY lotnicze dla kadry aeroklubu wprowadził jako pierwszy w Polsce Aeroklub Śląski w Katowicach. Następnym z kolei będzie Aeroklub Białostocki, którego Zarząd desygnował już na ten cel pewne fundusze. Duże brawa za cenną inicjatywę i własną zaradność (bez oglądania się na pomoc z centrali) dla Katowic i Białegostoku. Który aeroklub następny?

NOWY HANGAR W PŁOCKU

W dniach 28—30 września br. odbyły się w Płocku uroczystości obchodu Dni Lotnictwa na Ziemi Mazowieckiej. Licznie zaproszeni goście oraz przedstawiciele miejscowych władz i zakładów pracy, a także tysiączne rzesze mieszkańców Płocka były m. in. świadkami oddania do użytku nowego hangaru oraz wielkich pokazów lotniczych. W największych w historii Płocka tego rodzaju pokazach wzięło udział wielu czołowych pilotów z całej Polski. O Aeroklubie Ziemi Mazowieckiej w Płocku napiszemy obszerniej w jednym z najbliższych numerów. (ku)

MILICJANT – PILOT

Jednym z członków Aeroklubu Podkarpackiego w Krośnie jest oficer Milicji Obywatelskiej kpt. Władysław Kos (na zdjęciu). Szkolenie lotnicze rozpoczął w 1956 r. i obecnie posiada II klasę pilota samolotowego. Wylatał dotychczas 250 godzin. Do zdobycia I klasy pozostało kpt. Kosowi już niewiele. Życzymy dalszych, pomyślnych lotów — sukcesów na ziemi i w powietrzu.

Foto: B. KOSZEWSKI

6 okrążeń Ziemi komandora Schirry

DNIA 3 października br. o godzinie 4.28 czasu miejscowego (godzina 22.28 czasu warszawskiego) kosmonauta Walter Schirra wodował pomyślnie na Pacyfiku w odległości około 9 tys. metrów od lotniskowca „Kearsage".

Start nastąpił o 13.15 (wg czasu warszawskiego). 125-tonowa rakieta „Atlas" dźwignęła się do góry na kolumnie czerwonego ognia i szybko znikła na tle pogodnego nieba.

39-letni komandor porucznik poleciał w Kosmos w kabinie „Mercury", która na starcie ważyła 1 900 kG. Ma ona kształt dzwonu. Schirra nazwał ją „Sigma-7", wyjaśniając, iż Sigma, litera alfabetu greckiego, oznacza sumowanie, zaś jego lot jest „zsumowaniem wysiłku technicznego i naukowego tysięcy ludzi. Siódemka w nazwie upamiętnia siedmiu astronautów programu Mercury".

W sześć minut po starcie kabina oddzieliła się od rakiety nośnej i z prędkością 28 096 km na godz. weszła na orbitę okołoziemską. Jej punkt najbardziej oddalony od Ziemi (apogeum) znajdował się 280 km ponad planetą, a perigeum wynosiło 160 km.

Znalazłszy się na orbicie, Schirra miał przed sobą do przebycia 6 okrążeń, co oznaczało 9 godzin i 11 minut lotu. Na miejsce wodowania wybrano tym razem Pacyfik. Tam, 440 km na północny wschód od wyspy Midway, oczekiwały na astronautę statki i śmigłowce. Jednakże na wszelki wypadek, gdyby coś nieprzewidzianego zmusiło Schirrę do szybszego skończenia lotu, rozmieszczono ponadto w różnych częściach świata 16 zespołów ratowniczych, obejmujących statki, samoloty i spadochroniarzy-płetwonurków.

Głównym celem wyprawy Schirry było sprawdzenie, jak działają urządzenia kabiny w warunkach lotu, który, jeśli chodzi o czas trwania, stanowił etap pośredni między pierwszymi lotami trzyobiegowymi, a planowanym na rok przyszły lotem dobowym (16—17 okrążeń). Ale przy wyrzucaniu kabin „Mercury" — Amerykanie nadal muszą korzystać z usług „Atlasa", który ma ciąg 3,5 raza słabszy od rakiety radzieckich „Wostoków" (162 tony wobec 600). Dlatego do lotu dobowego dokonanego przez Titowa w sierpniu ub .roku, już w 4 miesiące po półtoragodzinnej wyprawie Gagarina. USA zbliżają się tak powoli.

Z zagranicy

Sport śmigłowcowy

● **Śmigłowiec-gigant** Mi-6 (ZSRR) ustanowił ostatnio nowe rekordy międzynarodowe. W dniu 11 września br., przy złej pogodzie (porywisty wiatr, deszcz), przeleciał 1 000-kilometrową trasę zamkniętą ze średnią prędkością 284,354 km/h. Tym samym w jednym locie ustanowione zostały 4 nowe rekordy międzynarodowe prędkości z obciążeniem 1, 2 i 5 ton oraz na trasie 500 km — bez obciążenia. Śmigłowiec pilotowany był przez W. Kołoszenkę. Nawigator — C. Klepikow, inżynier pokładowy — W. Szczerbinin, radiotelegrafista — S. Iwanow.

*

● **W dniu 12 września** br. śmigłowiec Mi-6 z załogą: R. Kaprelian, N. Leszin, W. Otdielencew, S. Bugajenko, wzniósł się na wysokość 2 700 m z obciążeniem 20 117 kG. W locie tym ustanowione zostały trzy nowe rekordy międzynarodowe: wysokości z obciążeniem 15 i 20 ton oraz podniesienia maksymalnego ciężaru na wysokość ponad 2 000 m.

*

● **Dnia 15 września** br. pilot B. Galicki wraz z drugim pilotem F. Kozyriewem, nawigatorem M. Charitonowem, inżynierami K. Matinowem i J. Kokszejewem oraz radiotelegrafistą S. Rybałką wykonali na Mi-6, obciążonym ponad 2 tonowym ładunkiem, lot prędkościowy po trasie 1 000 km. W locie tym ustanowiono nowe rekordy międzynarodowe: prędkości lotu bez obciążenia na dystansie 1 000 km i 500 km oraz prędkości lotu na dystansie 1 000 km z obciążeniem 1 i 2 ton.

Szybownictwo

● **W Sumach** odbyły się mistrzostwa szybowcowe Ukrainy z udziałem szybowników Kijowa, Charkowa, Zaporoża, Dniepropietrowska i innych miast. Tytuł mistrza Ukrainy zdobył Anatolij Kuriło (Zaporoże). Drugie miejsce zajął Jewgienij. Waczasow (Charków).

Sport spadochronowy

● **FAI zatwierdziła** jako rekordy międzynarodowe w klasie G-II-c następujące wyczyny kobiet — spadochroniarek:

Skok dzienny grupy 5-osobowej (ZSRR) na celność lądowania z wysokości 1 000 m (z natychmiastowym otwarciem spadochronu) — wynik 9,57 m.

Skok dzienny grupy 8-osobowej (ZSRR) na celność lądowania z wysokości 1 000 m (z natychmiastowym otwarciem spadochronu) — wynik 10,60 m.

W klasie G-II-d.

Skok dzienny grupy 3-osobowej (ZSRR) na celność lądowania z wysokości 1 000 m (z opóźnionym otwarciem spadochronu) — wynikiem 4,78 m.

W klasie G-I-a.

Skok nocny indywidualny wysokościowy z natychmiastowym otwarciem spadochronu, wynik: 6 395,41 m, Susan Pol (USA).

W klasie G-II-c.

Skok nocny grupy 5-osobowej (ZSRR) na celność lądowania z wysokości 600 m (z natychmiastowym otwarciem spadochronu) — wynik 5,88 m.

Sport samolotowy

● **Zwycięzca** VII Rajdu Dookoła Jugosławii o puchar przechodni marszałka Tito został pilot z Zagrzebia — Mihajlo Jelak — 944 pkt, drugie miejsce zajął Mijat Jovanović (Kraljevo) — 890 pkt, trzecie — Stipe Radić (Osijek) — 857 pkt. W imprezie brało udział 19 zawodników. Trasa rajdu, długości 1 134 km, wiodła z Niszu do Nowego Sadu (I etap) potem do Zagrzebia (II etap), Zadaru (III etap) i Sarajewa (IV etap).

Astronautyka

● **W dniu 17 września** br. w USA wyrzucono na orbitę polarną kolejnego sztucznego satelitę-szpiega. Jak podaje agencja UP, przedstawiciele lotnictwa USA odmówili jakichkolwiek informacji na temat rodzaju i przeznaczenia satelity.

Militaria

● **Zachodnioniemieckie** zakłady lotnicze Bölkow i francuskie Nord-Aviation podpisały umowę o współpracy w dziedzinie konstruowania i produkcji rakiet przeciwpancernych.

*

● **Rząd angielski** zdecydował się na wycofanie od r. 1963 z baz na terenie Anglii amerykańskich rakiet „Thor". Obecnie znajdują się na wschodnim wybrzeżu Anglii 4 bazy tych rakiet, wyposażone w 240 pocisków.

*

● **W USA** rozpocznie się budowę nowego typu samolotu szturmowego, przeznaczonego do akcji w tzw. „konfliktach lokalnych". Będzie to samolot krótkiego startu (później — pionowego), do zwalczania samolotów przeciwnika na lotniskach oraz atakowania innych celów naziemnych. Samolot ma być silnie opancerzony, prostej budowy.

Transport i komunikacja

● **ICAO opublikowała** następujące informacje o działalności radzieckiego Aeroflotu w 1961 r.: 22 mln pasażerów, 16 mld pasażero-km, 723 mln tono-km frachtu. Lotnicza sieć komunikacyjna ma długość 384 000 km. Aeroflot ma 130 samolotów odrzutowych, 90 turbośmigłowych i 1600 tłokowych.

*

● **Dwie awarie** samolotów pasażerskich w 1961 r.: w Denver (DC-8) i w Honolulu (Britannia) były spowodowane chaotycznym parkowaniem samochodów w portach lotniczych. Oba samoloty, zmuszone do lądowania wskutek defektu silników, zderzyły się ze stojącymi na lotnisku samochodami.

*

● **Federal Aviation Agency** podała do wiadomości, że nad terytorium USA zdarza się średnio 8 kolizji samolotów dziennie.

*

● **Dwie katastrofy** lotnicze: 3 czerwca br. w Orly (Boeing 707) i 19 sierpnia br. w Rio de Janeiro (Douglas DC-8) zdarzyły się dlatego, że oba samoloty po przejechaniu pasa startowego z szybkością około 300 km/h nie mogły się oderwać od ziemi i zderzyły się z napotkanymi budynkami.

*

● **Amerykańskie linie** lotnicze TWA przeprowadzają obecnie próby z telefonami systemu „Skyphone" zainstalowanymi na samolotach pasażerskich kursujących między Chicago i wschodnimi stanami USA. Pasażerowie tych samolotów, lecących na wysokości 13 000 m z szybkością 960 km/h, mają zapewnioną komunikację telefoniczną z całym krajem.

*

● **Brytyjskie linie** lotnicze BEA zamierzają przeprowadzić z dniem 1 kwietnia 1963 r. ciekawy eksperyment, mający na celu zwiększenie zapełnienia samolotów. Otóż każdy pasażer, który nie zarezerwuje sobie miejsca, będzie mógł przed odlotem samolotu nabyć bilet na wolne miejsce po cenie niższej od ceny biletu kolejowego na trasie z Londynu do Glasgow, Edinburga i Belfastu.

Członkowie Prezydium Walnego Zgromadzenia Aeroklubu PRL. Przemawia Główny Inspektor Lotnictwa WP gen. dyw. pil. Jan Frey-Bielecki.
Foto: B. Koszewski

PO WALNYM ZGROMADZENIU AEROKLUBU PRL

TAK więc kolejne Walne Zgromadzenie Aeroklubu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej mamy za sobą. Zebrani na sali zjazdowej delegaci 36 aeroklubów regionalnych dokonali na nim przeglądu dotychczasowej pracy, ciesząc się z osiągnięć, ale specjalnie ostro wytykając niedociągnięcia w minionym okresie życia organizacyjnego.

Charakterystyczne dla atmosfery panującej na Zgromadzeniu było skonsolidowanie organizacyjne, zwartość, jednolitość spojrzenia na sprawy, jakie osiąga się zwykle tylko dzięki wspólnej, solidnej, wytężonej pracy. Ta właśnie atmosfera pozwoliła bardziej szczerze mówić o swoich sprawach działaczom lotnictwa sportowego.

Oczywiście, znalazło się i sporo niedociągnięć. I w referacie prezesa i w dyskusji podkreślano na przykład za mało intensywną pracę czynnika społecznego, zdawanie się na kierownictwo etatowego personelu instruktorskiego. Wytykano błędy organizacyjne, które powodowały za małą troskę o sprzęt — bezcenny majątek aeroklubu, liczony w miliardach złotych. Z kolei wskazywano na niskie uposażenie personelu technicznego, na odpływ kadry do instytucji podobnego profilu, na „brak rąk" itp. Sprawa nowego statutu Aeroklubu PRL i sprawa umowy zbiorowej zajęły również uwagę dyskutantów.

Słyszeliśmy jednak w referacie sprawozdawczym Zarządu Głównego rzeczy bardzo pocieszające. Przede wszystkim jeśli chodzi o najważniejszą rzecz, o stwarzanie sobie zaplecza młodego pokolenia. Oto w Polsce istnieją 903 koła lotnicze, te pierwsze komórki wychowawcze na drodze karier lotniczych przyszłych władców powietrza. Zrzeszają one 34 600 członków. W 700 modelarniach lotniczych pracuje ok. 16 000 młodzieży. Odpowiednio wzrastają stopnie wyższego etapu wyszkolenia, odpowiednio więcej mamy szybowników, spadochroniarzy i pilotów samolotowych.

Zwiększyło się również zainteresowanie społeczeństwa lotnictwem. Przyczynia się do tego znacznie lepiej postawiona akcja propagandowa Aeroklubu PRL. Wyrazem tego może być fakt zamieszczenia przez prasę w ciągu 1961 roku — 1 444 pozycji, informujących o lotnictwie sportowym i omawiających jego sprawy. (Tu trzeba wrzucić kwiatek i na swoje podwórko: niewątpliwie pewien udział w tym osiągnięciu należy do Klubu Publicystów Lotniczych przy Stowarzyszeniu Dziennikarzy Polskich, który zrzesza prasowych fanatyków lotnictwa).

Pocieszającym zjawiskiem było również i to, że w ostatnim roku pojawiało się znacznie więcej kandydatów do oficerskich szkół lotniczych, niż w latach ubiegłych. Ilość szła w parze z kandydaturami na najbardziej atrakcyjne wydziały wyższych uczelni, osiągając 6 kandydatów na 1 wolne miejsce. APRL może poszczycić się tu poważnymi osiągnięciami. O ile w 1960 r. chęć wstąpienia do oficerskich szkół lotniczych zadeklarowało tylko 47% przeszkolonych pilotów, to w r. 1961 liczba ta wzrosła do 79%; podobnie zwiększyła się też u uczniów przeciętna ilość wylatanych godzin na LPW (z 8 do 11) oraz ilość uzyskanych klas szkoleniowych. Poza tym duża grupa młodzieży została przez APRL przeszkolona w spadochroniarstwie, dla potrzeb wojsk po-

DOKOŃCZENIE NA STR. 4

DOKOŃCZENIE ZE STR. 3

wietrzno-desantowych. Te osiągnięcia szkoleniowe Aeroklubu PRL zostały pozytywnie ocenione przez kierownictwo Ministerstwa Obrony Narodowej. Mówił też o tym Główny Inspektor Lotnictwa, gen. dyw. pil. Jan Frey-Bielecki, który w imieniu całego lotnictwa wojskowego podziękował lotnikom sportowym za szkolenie dobrego narybku dla potrzeb Wojsk Lotniczych.

Omawiając te sprawy trzeba sobie zdać sprawę, że lotnictwo jako sport znajduje się w nieco innym położeniu niż inne dyscypliny sportowe. Nie można chyba zostać zawodowym skoczkiem czy miotaczem kuli. Natomiast po osiągnięciu pewnego poziomu można zostać zawodowym lotnikiem. Można uzyskać zawód zaszczytny i pożyteczny. Umiejętności lotnicze są również potrzebne dla obronności kraju. Dlatego też sport lotniczy nie może być jedynie „lataniem dla latania", lecz musi być jak najściślej związany z wychowaniem kadry przyszłych lotników wojskowych, sanitarnych, komunikacyjnych, gospodarczych itp. Osiągnięcie odpowiedniego poziomu w sporcie lotniczym kosztuje (i to kosztuje państwo nie zaś zawodnika) znacznie drożej, niż w jakiejkolwiek innej dziedzinie.

Dlatego też podczas obrad podkreślano z wielu stron konieczność powiązania szkolenia lotniczego w aeroklubach z pracą innych organizacji, zajmujących się przysposobieniem wojskowym, jak np. Liga Przyjaciół Żołnierza.

Cenne wskazania dla dalszej pracy lotnictwa sportowego przekazał w swym wystąpieniu na Walnym Zgromadzeniu wiceminister Obrony Narodowej, szef Głównego Zarządu Politycznego, gen. dyw. Wojciech Jaruzelski. „Kierownictwo Ministerstwa Obrony Narodowej docenia niewątpliwy dorobek Waszej organizacji — stwierdził generał — i cieszy się z wielkich sukcesów polskich skrzydeł. Szczególnie cenimy sobie pracę działaczy i aktywu społecznego, którzy z entuzjazmem i zupełnie bezinteresownie poświęcają wiele czasu i wysiłku dla organizacji". W swym wystąpieniu generał zwrócił także uwagę na zagadnienie konieczności oszczędzania. Poważne osiągnięcia lotnictwa sportowego opierają się o wielki wysiłek całego narodu, który na tę działalność łoży ogromne sumy. Należy w związku z tym zastanowić się, jak jeszcze lepiej, a jednocześnie bardziej ekonomicznie rozwijać siłę polskiego lotnictwa. Droga do tego celu prowadzi tylko jedna, a mianowicie poprzez czyn społeczny i społeczną inicjatywę działania. I te wskazania powinniśmy przede wszystkim rozwijać w dalszej naszej pracy.

Walne Zgromadzenie Sprawozdawczo-Wyborcze Aeroklubu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej, biorąc za podstawę referat Zarządu Głównego, sprawozdanie Skarbnika i Komisji Rewizyjnej, w pełni zaaprobowało dotychczasową działalność władz APRL na wszystkich płaszczyznach programowych i stwierdziło, że miniona kadencja była okresem dalszego rozwoju sportu lotniczego w kraju i licznych sukcesów naszych zawodników, konstruktorów, działaczy — na arenie międzynarodowej.

Na tle tego bezspornego dorobku zarysowały się jednak różne nieprawidłowości, braki i niedociągnięcia oraz sprawy wymagające likwidacji, uregulowania i załatwienia. Uchwała Zgromadzenia przedstawiła nowo wybranym władzom szereg wniosków do realizacji, wśród których wymienić trzeba m. in. następujące:

- Należy doprowadzić do końca sprawę statutu naszej organizacji i uzyskać od władz państwowych wyraźne określenie charakteru organizacyjnego i zadań APRL.
- Zarząd Główny powinien poczynić dalsze starania w celu załatwienia sprawy układu zbiorowego, co rozwiąże m. in. kwestię stabilizacji kadr.
- Trzeba podejmować dalsze wysiłki dla podnoszenia poziomu bezpieczeństwa i higieny lotów.
- Należy nadal utrzymywać wysoki poziom wyczynu we wszystkich dyscyplinach lotniczych, popierać inicjatywę organizowania zawodów i innych imprez sportowych przez aerokluby regionalne.
- Ze względu na zarysowujące się możliwości w sporcie śmigłowcowym należy rozważyć celowość powołania przy ZG APRL Komisji Śmigłowcowej.
- Koła Lotnicze muszą znajdować się w centrum działalności każdego aeroklubu, a przy precyzowaniu zadań pracy społecznej dla członków klubu trzeba na pierwszym miejscu stawiać opiekę nad tymi kołami.
- Sekcje specjalnościowe w klubach powinny stać się ośrodkami społecznego wychowania młodzieży uprawiającej sport lotniczy.
- Należy nadal rozwijać procesy pogłębiające społeczny charakter organizacji, dążyć do zwiększenia grona działaczy lotniczych zgrupowanych wokół istniejącego już trzonu politycznego w zarządach.
- Niezbędne jest dalsze wzmocnienie nadzoru i kontroli nad prawidłowym gospodarowaniem funduszami i mieniem — ze strony zarządów klubów regionalnych, kierownictw i komisji rewizyjnych, celem całkowitego wyeliminowania wydatków gospodarczo nie uzasadnionych i ograniczenia do minimum wydatków tzw. ogólno-gospodarczych.
- W większym niż dotychczas stopniu należy wiązać osiągnięte wyniki szkoleniowe z wynikami ekonomicznymi, zwracać baczną uwagę na prawidłowe kształtowanie się kosztów jednostkowego szkolenia.
- Należy dążyć do nawiązywania i pogłębiania istniejącej już współpracy APRL z poszczególnymi aeroklubami narodowymi i dalej rozwijać naszą aktywność na forum międzynarodowym.
- Zwrócić szczególną uwagę na konieczność ściślejszej koordynacji działalności APRL z innymi masowymi organizacjami społecznymi, a w szczególności z Ligą Przyjaciół Żołnierza.

Te i inne jeszcze wnioski wypływające z uchwał Walnego Zgromadzenia APRL winny być konsekwentnie realizowane, aby usprawnić działalność Aeroklubu PRL i przyczynić się do dalszego rozwoju lotnictwa sportowego w naszym kraju.

(d-k)

Fragment sali obrad Walnego Zgromadzenia APRL. Foto: J. Stępkowski

Wiraże

Tygodnik Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej Kraju

Z okazji Dnia Wojska Polskiego, w dziewiętnastą rocznicę bitwy pod Lenino, gościmy na naszych łamach tygodnik Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej Kraju „Wiraże". Koledzy z bratniej redakcji wojskowe przygotowali specjalnie dla naszych Czytelników krótkie materiały ilustrujące fragmenty życia naszych lotników wojskowych.

DZIELNI LUDZIE

NIE noszą orderów i nie wypinają dumnie piersi. Wśród szerokiej rzeszy żołnierzy są niezauważalni. Ich mundury nie różnią się niczym od mundurów lotników, których można spotkać w kinie, na ulicy, w tramwaju. A jednak są inni niż wielu ich kolegów „po fachu". Być może dlatego, że ich umysły bardziej śmiało przebijają zapory ludzkiej obojętności, jaka jeszcze występuje w społeczeństwie.

Rudolf Pietsch i **Zbigniew Kurka**, nie znając się, spotykali się jako żołnierze lotnictwa w Instytucie Technicznym Wojsk Lotniczych. Pietsch, dotychczas górnik, w wojsku stał się kierowcą obsługującym wozy specjalne, a Kurka — elektryk w hucie — wykonuje nadal swój zawód po odpowiednim przeszkoleniu specjalistycznym.

W roku 1961 aparat polityczny rozpoczął kampanię na rzecz honorowego krwiodawstwa w ITWL. Praca poszła we wszystkich kierunkach i prowadzona była różnymi środkami. Po upływie roku honorowych krwiodawców w ITWL jest bardzo wielu. Jest jednak pewna grupa żołnierzy, o której nikt i nic nie pozwoli zapomnieć społeczeństwu i przełożonym. Żołnierzy tych nazywają brzydko: „litrowcami". Nie idzie zresztą o nazwę. Istota rzeczy tkwi w ich szlachetności i głębokim humanitaryzmie. Oni, tzn. **kpr. Bogdan Pulikowski, kpr. Czesław Miros, kpr. Józef Buchta, st. szer. Mieczysław Kobus, st. szer. Kazimierz Jasiński, st. szer. Tadeusz Kowalczyk, st. szer. Zygmunt Samojlik, szer. Mieczysław Lichmira, szer. Zbigniew Kurka, szer. Piotr Stromecki i szer. Rudolf Pietsch** oddali bezpłatnie każdy ponad 1 litr krwi.

Pierwszy granice tę przekroczył kpr. Józef Buchta. Jego zdjęcie znalazło się w gazetce pododdziału. Pozostali poszli w ślad za Buchtą. Rekord pobili: górnik z cywila — Pietsch i elektryk — Kurka. Pierwszy z nich oddał bezpłatnie na potrzeby szpitali i instruktorów **2 litry 400 gramów krwi**, drugi zaś — około **dwóch litrów krwi.** Oni są w czołówce szlachetnych i dzielnych ludzi. Im oraz wszystkim wymienionym należy się miano **dzielnych**, które będzie maleńką rekompensatą za ich wielką świadomość i postawę obywatelską.

Jeden z oficerów ITWL por. **Frączek** ciężko zachorował, roztoczono nad nim opiekę lekarską w szpitalu Dla uratowania jego zdrowia i życia potrzebna była transfuzja krwi. Kilkakrotnie mu ją przetaczano. Będzie jej jeszcze potrzebować. Gdy poczuł się nieco lepiej, napisał list do komendy ITWL. W liście tym pisze m. in.:

...„Obywatelu Pułkowniku! Chcę zaapelować o dalszą pracę nad rozwojem honorowego krwiodawstwa. Ja, dzięki dwukrotnym przetoczeniom krwi, czuję się dużo lepiej. Krew, którą otrzymałem, pochodziła od żołnierzy, którzy oddali ją honorowo"...

Takich chorych jak por. Frączek, potrzebujących krwi, jest wielu. Przy życiu może ich utrzymać tylko krew. Krew jako lek jest niezastąpiona. Szpitale, a w nich chorzy, czekają na nią. Wielkość serca honorowych dawców krwi polega na tym, że uratowali niejedno życie. I choć nie wiedzą często, jakie nosi ono imię, czują, że przyczyniają się do rozkwitu młodości i życia.

H. SZCZYPEK

LOTNICY SPOŁECZEŃSTWU

SĄ okazje, kóre zmuszają do refleksji, uogólnień, wspomnień. Taką jest rocznica powstania ludowego Wojska Polskiego. Na przestrzeni lat zaszło wiele zmian zarówno w naszym społeczeństwie jak i wojsku, które z niego się wywodzi i jemu służy. Trudno mówić o naszym wojsku bez uwzględnienia warunków w jakich żyjemy, bez uwzględnienia stale pogłębiającej się więzi wojska z narodem. W czym się ona przejawia? Na czym ona polega? Oczywiście na wspólnym celu jaki przyświeca zarówno wojsku jak i społeczeństwu. Społeczeństwo buduje, wojsko szkoli się. Jednak w wolnych od zajęć chwilach żołnierz zamienia często karabin na łopatę i kielnię. I tak powstają szkoły, domy, drogi...

Posłużmy się faktami. Żołnierze jednostek Lotnictwa Operacyjnego z własnej inicjatywy przepracowali pięćset roboczogodzin w br., biorąc udział w akcji żniwno-omłotowej. W pierwszym półroczu br. zasadzono 11 ha lasu. Wielu specjalistów lotniczych remontowało sprzęt rolniczy w kółkach rolniczych. Na duże uznanie zasługuje personel szpitala wojskowego w Poznaniu, który w ramach akcji „wojsko społeczeństwu" wyleczył 529 osób cywilnych i otoczył opieką lekarską sześć zakładów produkcyjnych oraz jeden PGR. Pomoc Lotnictwa Operacyjnego dla społeczeństwa nie będzie pełna, jeśli nie wspomnimy o oddaniu w Poznaniu budynku, w którym znalazło pomieszczenie pierwsze w kraju Liceum Medyczne.

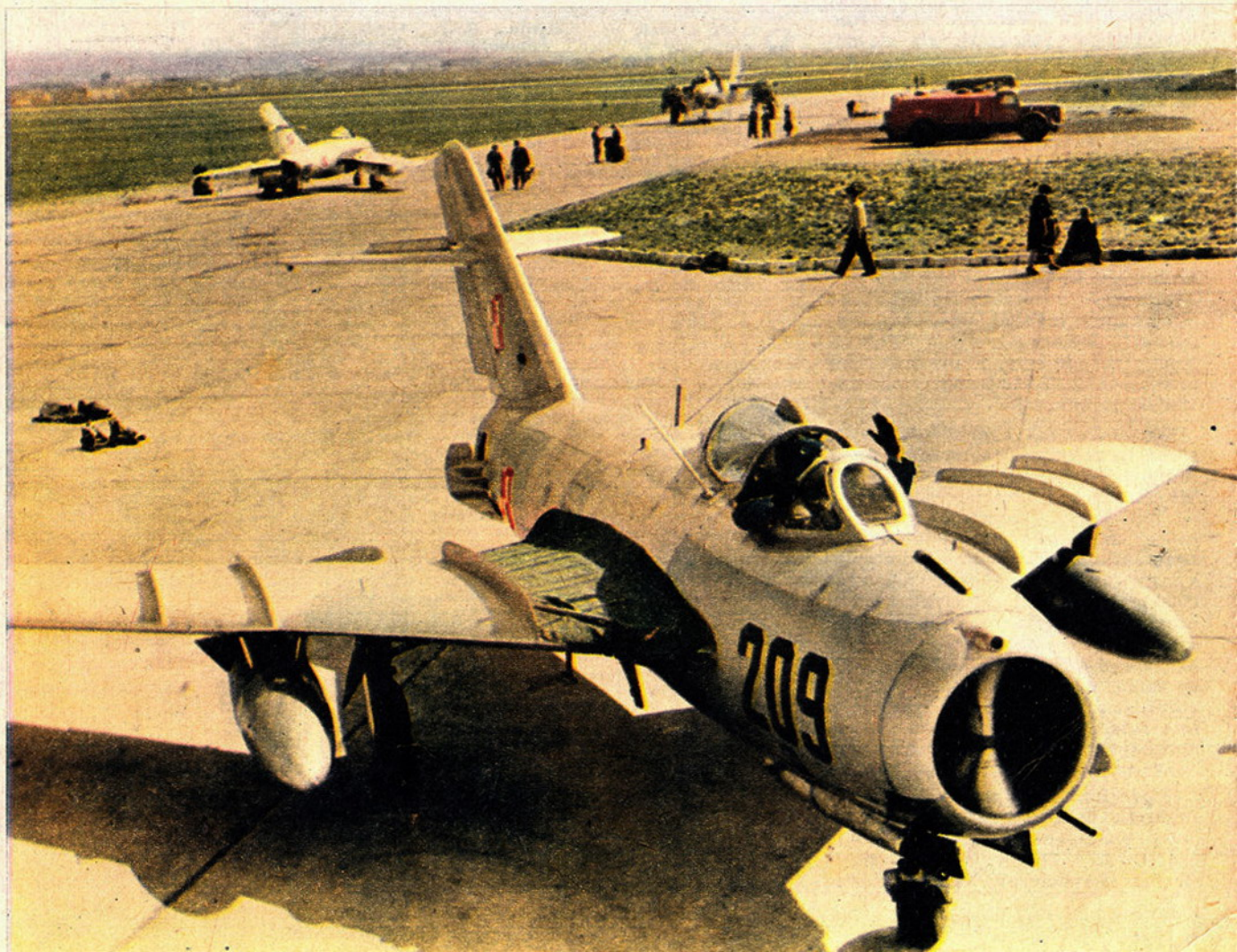
Nie pozostają w tyle również i Wojska Obrony Powietrznej Kraju. Tylko jedna z jednostek biorąc udział przy budowie dróg, basenu dla dzieci, zapór wodnych oraz w akcji żniwnej poświęciła na ten cel ponad cztery tysiące roboczogodzin. Jednostka ta zasadziła dwadzieścia ha lasu, brała udział w układaniu chodników w miastach, w omłotach, w niesieniu pomocy pogorzelcom i innych pracach. Na uwagę zasługuje fakt, że dużą pomoc jednostki lotnicze udzielają kółkom rolniczym remontując i konserwując maszyny rolnicze.

Dużymi osiągnięciami na odcinku pomocy społeczeństwu może się poszczycić Techniczna Szkoła Wojsk Lotniczych, która wybudowała w tym roku sztuczne jezioro oraz brała udział przy budowie nawierzchni ulic miasta.

Oficerska Szkoła Lotnicza im. Janka Krasickiego wysłała w br. osiem ochotniczych ekip mechaników do kółek rolniczych celem naprawy sprzętu rolniczego. Szkoła dęblińska wybudowała ponadto magazyny i pomieszczenia gospodarcze dla jednej ze szkół. W akcji żniwnej w ramach czynu społecznego brały udział grupy żołnierzy. Trzykrotnie wyjeżdżały na wieś, niosąc pomoc chorym, ekipy lekarskie i dentystyczne. Do tradycji weszła już stała pomoc, jaką udziela Instytut Techniczny Wojsk Lotniczych społeczeństwu powiatu nowosądeckiego. Współpraca ta datuje się już od 1957 roku. W bieżącym roku ITWL dostarczył technikom: samochodowemu, rachunkowości rolnej, rolniczemu, powiatowemu zarządowi LPŻ, Aeroklubowi Podhalańskiemu i harcerstwu — narzędzia, maszyny, różnego rodzaju urządzenia, w tym kilka obrabiarek, tokarkę, strugarkę itp., na wiele tysięcy złotych. W ramach pomocy społeczeństwu ITWL dostarczył odpowiednią ilość leków do apteczek szkolnych i wiejskich. Udzielona była również pomoc medyczna i stomatologiczna.

Wiele lotnictwo zrobiło na odcin-

Na lotnisku — **Foto: L. Zielaskowski**



ku współpracy kulturalnej ze wsią. W br. np. zespół artystyczny szkoły dęblińskiej dał społeczeństwu trzydzieści występów, orkiestra — dwadzieścia dwa. Urządzono dwa festyny lotnicze oraz zorganizowano wystawę sprzętu lotniczego dla młodzieży szkolnej. Młodzież szkolna cieszy się szczególną opieką ze strony OSL im. J. Krasickiego. Bowiem oprócz wielu innych atrakcji komenda szkoły zorganizowała dla niej loty propagandowe na samolotach, w których udział wzięło ponad dwieście osób. Stałą więź ze społeczeństwem utrzymuje szkoła również i przez wygłaszanie referatów oraz pogadanek, których w br. wygłoszono ponad trzydzieści pięć.

Oficerowie Lotnictwa Operacyjnego wygłosili w wielu szkołach pogadanki w związku z rozpoczęciem roku szkolnego. Członkowie partii pomagają w prowadzeniu szkolenia partyjnego w organizacjach partyjnych zakładów przemysłowych.

To są oczywiście tylko przykładowe osiągnięcia lotnictwa w udzielaniu wszechstronnej pomocy społeczeństwu. Ważne są złotówki, ale nie wszystko da się na nie przeliczyć. Korzyści płynące z tego rodzaju współpracy są często niewymierne. Bowiem tak wielkiego skarbu jakim jest wspólna więź ideowa, wdzięczność, miłość, i szacunek, jakim społeczeństwo obdarza nasze lotnictwo, nie zdoła nikt przeliczyć na pieniądze i cyfry.

Lotnictwo nasze żyje tym czym i naród, niosąc miejscowej ludności wszechstronną pomoc, a jednocześnie wykonując swoje zadania szkoleniowe, latając lepiej, dalej i wyżej.

(SH)

NAJPIĘKNIEJSZE PODARUNKI

PIĘĆ szkół-pomników Tysiąclecia zbudowały w ciągu ostatnich lat Wojska Lotnicze i Obrony Powietrznej Kraju wraz z ludnością cywilną różnych wsi i miast. Wzniesione one zostały ze składek żołnierzy służby zasadniczej, kadry pracowników cywilnych, dotacji zakładów pracy i instytucji. Lotnicy objęli nad szkołami patronat, wyposażając je w miarę możliwości w pomoce naukowe, księgozbiory i inne pomoce.

Szkoła-Pomnik Tysiąclecia im. Ludowego Lotnictwa Polskiego oddana została do użytku 22 lutego 1961 roku. Oprócz ludności cywilnej w jej budowie aktywnie uczestniczyli lotnicy.

Szkołę zbudowano w oparciu o nowy oryginalny projekt. Mieszczą się w niej cztery izby szkolne, świetlica, biblioteka, sala gimnastyczna, gabinet pomocy naukowych oraz budynek mieszkalny dla nauczycieli.

Szkoła-Pomnik Tysiąclecia im. 1 Pułku Myśliwskiego „Warszawa" wyrosła w wiosce, zagubionej wśród pól i lasów. Zbudowali ją wspólnie mieszkańcy wsi i lotnicy 1 Pułku Myśliwskiego „Warszawa". Na fundusz budowy szkoły złożyły się dotacje władz powiatowych oraz dochód z różnych imprez organizowanych przez jednostkę.

Dzieci tej wsi nie miały żadnego budynku szkolnego. Uczyły się w kilku izbach chłopskich. Po wybudowaniu szkoły, w październiku 1961 roku, wprowadziło się do niej 70 dzieci.

Szkołę-Pomnik Tysiąclecia im. Ludowego Lotnictwa Polskiego wybudowali we wrześniu 1961 roku mieszkańcy biednej wsi przy wydatnej pomocy kadry, żołnierzy służby zasadniczej i pracowników cywilnych Technicznej Szkoły Wojsk Lotniczych.

Szkoła-Pomnik Tysiąclecia wzniesiona na ziemiach zachodnich przez ludność cywilną przy udziale Wojsk Obrony Powietrznej Kraju — jest jedną z ostatnich szkół, w której młodzież rozpoczęła w tym roku szkolnym naukę. Szkoła 8-klasowa może pomieścić ok. 600 dzieci. Posiada 12 sal wykładowych oraz sale: fizyki, chemii, biologii oraz świetlicę, harcówkę i bibliotekę. Dla chłopców przygotowano salę robót wyposażoną w tokarnie i obrabiarki, dziewczęta otrzymały salę robót ręcznych. Szkoła posiada halę sportową, gabinet lekarski i dentystyczny oraz stołówkę.

Największa Szkoła-Pomnik Tysiąclecia w Warszawie na Bielanach budowana ze składek stanu osobowego Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej Kraju oddana zostanie częściowo do użytku jeszcze w tym roku. W 16 klasach i 8 pracowniach specjalistycznych uczyć się będzie ok. 800 dzieci z oddalonych garnizonów lotniczych i sierot po poległych lotnikach, a także dzieci Warszawy.

W skład kompleksu szkoły wchodzą: właściwy budynek szkolny, pawilon pracowni specjalistycznych, internat dla 200 dzieci, budynek mieszkalny dla nauczycieli. W budowie znajduje się pawilon sportowy z krytym basenem i halą sportową.

Spośród pięciu szkół cztery z nich zbudowane zostały w odległych od większych ośrodków wsiach i miasteczkach. Każda z nich stanowi w określonych warunkach szczyt komfortu, jest wymarzonym przybytkiem nauki dla dzieci, a jednocześnie ogniskiem, z którego promieniować będzie oświata i kultura na ludność okoliczną.

KAROL SZELĄG

Na różnych wysokościach

LOTY trwały już od godziny. Co chwila startowały samoloty pojedynczo lub parami. Por. B. wrócił przed chwilą z lotu na przechwycenie. Był przygotowany na wezwanie kierownika lotów, jednak nie spodziewał się, że może to nastąpić w każdej chwili. Zgasił papierosa i zasiadł w kabinie samolotu. Niebawem był już w powietrzu. Ściągnął energicznie drążek i piękną „świecą" wyszedł na 4000 m.

— Kurs 250°!... — słyszał głos nawigatora naprowadzania. — 180°!... 170°!... Cel na wysokości...

Nawigator wychodził z siebie, podawał pilotowi dokładne dane o celu, na ekranie widział, że por. B. wykonuje lot zgodnie z założeniem, jednak co chwila słyszał jego głos: „Celu nie widzę"! Nawigator wykonywał nadal swoje czynności, głos jego stawał się nieco bardziej nerwowy. Pilot utrzymywał prawidłową wysokość, leciał zgodnie z nakazanym kursem. Odległość dzieląca pilota od celu wskazywała na ekranie, że cel powinien być już dlań widoczny...

* * *

W tym czasie wystartował również ppor. Kuczyński. Początkowo łączność z SD dobra, pilot słyszał kierownika lotów. Im dalej od lotniska tym na niższej wysokości odbywał się lot. Uciekają sprzed oczu, jak szalone, domy, drzewa, drogi... Mijają minuty. Chwilowo brak łączności z SD. Kuczyński niejednokrotnie był w takich sytuacjach, a poza tym wie, że tam z pewnością denerwuje się z jego powodu. Przyciska drążek do siebie, robi „górkę". — 115! Tu 115! Lot wykonuję zgodnie z założeniem...

Kierownik lotów oddycha z ulgą, spogląda na zegarek. Zezwala Kuczyńskiemu na kontynuowanie zadania...

Por. B. włączył dopalacz, zdawało się, że już osiągnął dogodną pozycję do ataku, a tu cel wymknął mu się, jakby drwił z niego. I znów odległość między ścigającym a ściganym wzrastała, zamiast maleć. Upłynęło kilka minut i por. B. stracił nadzieję na przechwycenie celu. Miał już zameldować kierownikowi lotów, że celu nie przechwycił, a tu jak na ironię ścigany samolot wyłonił się zza chmur.

Błyskawiczna decyzja. Pilot zrobił skręt w lewo, przyjął dogodną pozycję do ataku. Twarz spokojna, wzrok wytężony. Po chwili lekki uśmiech pojawił się na twarzy pilota. Uśmiech triumfu.

Pilot wracając na lotnisko nie czuł już znużenia, które go ogarnęło wówczas, gdy nie mógł sobie dać rady z samolotem „nieprzyjaciela"...

Był to ostatni lot w tym dniu. Lot uwieńczony sukcesem. Pilot nie wiedział, że na wynik jego przechwycenia czekali wszyscy piloci. Od niego bowiem zależało czy jednostka uzyska bardzo dobrą ocenę z wyszkolenia bojowego... (H.S.)

PRZED ZIMĄ

OSTATNIE krople jesiennego deszczu spłynęły po szybach „budy" dyżurnego inżyniera startu. Samoloty kołowały na stoiska. Lotnisko jakoś posmutniało, zmieniło barwę, stało się inne niż w ciepłe dni lata. I maszyny nie lśniły w słońcu... Zima zmienia ludzi, a nawet maszyny. Nie tylko dlatego, że nie lśnią tak jaskrawo.

Zima daje się nam szczególnie we znaki — mówi kpt. Janusz Przyborowski — Inżynierowie, technicy i mechanicy różnych specjalności oprócz codziennych obowiązków muszą przygotować wszystkie samoloty do zimowej eksploatacji. Terminy napięte, roboty dużo, a czas ucieka... Ułatwiliśmy sobie nieco roboty przygotowując tzw. samolot wzorowy...

Zanim zdążyłem spytać o szczegóły, kpt. Przyborowski sam pospieszył z wyjaśnieniem. Gdy dwóch robi to samo, nigdy nie jest to samo. Nawet wówczas, gdy będą pracować z instrukcją w ręku i wiernie się trzymać jej nakazów. Dlatego też postanowiono ujednolicić pracę. Nakładem wielu godzin przeprowadzono wszystkie prace związane z przygotowaniem samolotu do zimowej eksploatacji. Na tym samolocie wzorcu cały personel inżynieryjno-techniczny przechodzi programowe szkolenie. Po nim prace związane z przygotowaniem samolotów do zimowej eksploatacji będą ujednolicone.

Dobry gospodarz czuwa nad wszystkim, jest wszędzie, widzi wszystko. Niczego nie wolno pominąć, o niczym nie wolno zapomnieć. Trzeba wykonać przegląd okresowy samolotów, przeprowadzić awaryjny zrzut wiatrochronu, oblatać samolot, wypełnić dane o oblocie płatowca i silnika, przestrzelać broń pokładową, usunąć z samolotu ślady ewentualnej korozji, zmienić olej w głównej instalacji, złożyć zapotrzebowanie na materiały techniczne... Uff! Czy to już wszystko? Skądże! A kto przygotuje sprzęt pomocniczy, przyrządy kontrolno-pomiarowe, środki rozruchowe samolotu?

Technicy wiedzą i o tym, nie wolno im zapominać, że np. pojemność akumulatora w okresie zimowym zmniejsza się. Trzeba je wymienić na nowe, ocieplić filcem.

Nie tylko samolot jest główną domeną zainteresowania przed zimą ze strony techników. Trzeba bowiem odremontować, pomalować, odpowiednio zakonserwować sprzęt lotniskowo-hangarowy, pokrowce, zagłuszki, wodzidła, podnośnik, hangary polowe, chodniki skrzydłowe, ocieplić narzędzia...

Ale to tylko część obowiązków. A loty trwają. Nie może być przerwy — zadań bowiem jest wiele. Piloci muszą z każdym dniem podnosić swoje kwalifikacje, a jednostka zachować stałą, wysoką gotowość bojową.

Były zebrania partyjne, organizacji Kół Młodzieży Wojskowej, żołnierskie odprawy... Zredagowano gazetki ścienne, wywieszono hasła, nagrano specjalne audycje nadawane przez radiowęzeł. Tą stroną, propagandową, przygotowania prac do zimowej eksploatacji — zajął się kpt. Stanisław Pająk.

Dni upływają, deszcz jesienny chłoszcze po twarzach i zmarzniętych rękach mechaników. Ale są one sprawne i zahartowane. Zanim minie ostatni dzień, w którym wszystkie samoloty będą przygotowane do zimowej eksploatacji — technicy będą mogli zameldować dowódcy o wykonaniu zadania... (S)

UCZY SAMODZIELNOŚCI

PILOT z fuzją na ramieniu... Oczywiście nie w kabinie samolotu odrzutowego, nic z tych rzeczy. Por. pilot Aleksander **ZAKRZEWSKI** lubi strzelać. Tylko nie ot tak sobie, na wiwat, lecz w określonym celu. A więc walki powietrzne, strzelanie do holowanego celu, do określonych punktów na ziemi... I zawsze osiąga celujące wyniki. Walki powietrzne to jego pasja. Podobnie jak i myśliwstwo. W wolnych chwilach z dwururką przewieszoną przez ramię wyrusza do lasu. W ten sposób Zakrzewski odpoczywa po lotach już trzeci rok. Trzy lata jest myśliwym. Taki właśnie sposób czynnego wypoczynku zaleca innym. Bo praca pilota jest ciężka. Myślistwo odrywa go od spraw rodzinnych i służbowych. Polując nie myśli o tym, że jutro znów będzie miał kłopot z tym młodym pilotem, który w żaden sposób nie może zrozumieć, że instruktor jest po to, żeby innych uczył sztuki latania.

Zakrzewski jest pilotem I klasy, w dodatku instruktorem. Szkołę radomską ukończył w 1956 roku. Już przedtem zetknął się z lotnictwem. Ale ta jego znajomość lotnictwa ograniczała się jedynie do obserwacji latających samolotów.

Był wówczas kilkunastoletnim chłopcem, mieszkał na wsi. Nieopodal znajdowało się polowe lotnisko. Podchorążowie, trochę starsi od niego, latali od rana do nocy. Wracając ze szkoły przypatrywał się białym maszynom. I wtedy zapragnął zostać lotnikiem. Były to jeszcze marzenia dziecinne, ale przecież możliwe do zrealizowania. Ukończył gimnazjum mechaniczne i zaczął pracować w przemyśle lotniczym. Tu zapoznał się z lotnictwem od strony budowy samolotów. I teraz już jako dorosły mężczyzna, decydujący sam o swoim losie, złożył dokumenty z prośbą o przyjęcie go do szkoły radzieckiej. Ojciec odradzał mu, mówił: „Synu, lotnictwo to nie na twoje zdrowie"... Ale uwag ojca nie brał poważnie, zresztą żadne argumenty nie trafiały mu do przekonania.

Teraz jest już przeszło sześć lat pilotem. Nabył doświadczenia w lataniu i w pracy z ludźmi. Lubi walki powietrzne, przepada za lotami na niskich wysokościach. Powiada, że jest to jedyna okazja do „wyżycia się", tu można sobie „pokręcić" strefę w całym tego słowa znaczeniu.

Gdy lata z młodymi pilotami, przestrzega jednej zasady: nie krępuje inicjatywy pilota. Pamiętał, gdy będąc jeszcze w szkole, instruktor w tylnej kabinie zawsze trzymał mocno stery. Początkowo gdy Zakrzewski ledwie „trzymał się" powietrza, było to dla niego bezpieczne. Ale instruktor nie puszczał sterów nawet wówczas, gdy Zakrzewski latał już dobrze. To go denerwowało. Bo wiedział, że instruktor mu nie ufa. Pilotowi należy ufać. Kontrolować, ale wierzyć. Dlatego też piloci lubią z nim latać. Zakrzewski trzyma zawsze ręce w pogotowiu przy sterach i czuwa, pozostawiając pilotowi inicjatywę i samodzielność. Bez tych cech trudno mówić o dobrym pilocie, który musi wyjść zwycięsko z każdej walki i z każdej sytuacji...

H. SZ.

Foto: L. Zielaskowski

BYSTRE OCZY LOTNICTWA

DNIEM i nocą kręcą się anteny. Wysyłane w przestrzeń niewidzialne promienie przetrząsają powietrze nad naszym krajem. Operatorzy stacji radiolokacyjnych śledzą strzałki na srebrnych ekranach. Szary punkcik będzie oznaką, że w górze coś się dzieje.

Jest. Płynie z północy na południe. Meldunek odpowiednimi kanałami przekazywany jest w różnych kierunkach. Planszeciści przenoszą punkcik na tablicę. Wszyscy teraz śledzić będą jego ruchy. Samoloty oddziałów obrony powietrznej kraju gotowe do startu. Gdy tylko padnie sygnał, rozpocznie się współpraca pilotów-pościgowców z operatorami stacji wykrywania i naprowadzania.

Przychodzi odpowiedź — swój! Uczucie ulgi. Minie teraz swobodnie ponad chmurami. Zwykły przelot. Dziś nie ma ćwiczeń, ani też żaden intruz nie przekroczył naszej granicy. Lecz gdyby to uczynił? Nie ukryje się za chmurami, nie uratuje go wysoki pułap. Anteny radiolokatorów mają wzrok bystry i dalekosiężny.

Mało kto zna ten wspaniały rodzaj naszych nowoczesnych wojsk. Nie wszyscy też wiedzą, że bez niego współczesne lotnictwo byłoby ślepe na jedno oko. A oficerów, wysokiej klasy specjalistów do obsługi radiolokatorów szkoli właśnie jeleniogórska szkoła oficerska, o której z okazji święta wojska warto napisać kilka słów. Tym bardziej, że w dniach 11—13 października br. Oficerska Szkoła Radiotechniczna obchodzi uroczyście 10-lecie.

10 lat temu dowódca I Okręgu Wojskowego, wykonując rozkaz ministra Obrony Narodowej, rozkazał: do dnia 1.09.1952 r. sformować Oficerską Szkołę Radiotechniczną. Trudne zadanie stało przed garstką oficerów, którzy jako pionierzy przybyli na miejsce organizowania uczelni.

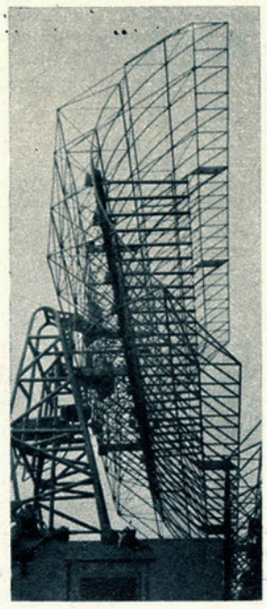
— Radiolokacja była dla mnie dziedziną zupełnie nową — mówi weteran szkoły **mjr J. Lewandowski.** — Oficer radziecki **Odyzow** przez trzy miesiące wprowadzał mnie w tę ciekawą problematykę pracy. Później jeszcze przez cały rok współpracowałem z innym oficerem radzieckim ppor. **Jaszynem.**

— Należałem do tej grupy podchorążych — wspomina kpt. **Z. Kępiński** — która stanowiła pierwszy szkolny pododdział. Warunki do nauki, jak to zwykle na początku bywa, nie były najlepsze. Podstawowym przedmiotem była radiotechnika i miernictwo radiowe. Brakowało sprzętu, sale wykładowe porządkowaliśmy z gruzu. Wykładowcy radzieccy nawet wieczorami uczyli naszych oficerów i podchorążych.

Początki, jak widać, były skromne. A dziś? Dzisiaj Oficerska Szkoła Radiotechniczna jest dynamiczną uczelnią wojskową. Oto co na ten temat mówi jej komendant, **płk inż. Wacław Kazimierski:**

Podchorążowie przygotowujący się do samodzielnej pracy zawodowej opanowują szeroki zakres wiedzy teoretycznej i nawyków praktycznych. Stosownie do wymagań i warunków, w jakich pracują absolwenci, do szkoły przyjmujemy kandydatów posiadających wysokie uzdolnienia techniczne i przygotowania ogólne. Oprócz odpowiednich wartości intelektu muszą oni wykazać się sprawnością fizyczną oraz dobrą znajomością matematyki i fizyki.

Słuchaczom stworzono niezwykle dogodne warunki nauki. Z każdym rokiem ograniczamy czas zajęć w salach wykładowych na korzyść praktycznego szkolenia w laboratoriach oraz na poligonie radiolokacyjnym. 10 lat temu szkoła posiadała jedną stację radiolokacyjną, która dziś spełnia rolę eksponatu w Muzeum Techniki NOT w Warszawie. Miejsce przestarzałego sprzętu zajęły nowoczesne urządzenia. Mamy liczne laboratoria, w których podchorążowie badają układy elektryczne, montują całe bloki, wykonują prace dyplomowe itp. Już w chwili obecnej nauka praktyczna stanowi około 40 proc. ogółu zajęć.



Dzięki temu mury szkoły opuszcza z każdym rokiem coraz więcej takich słuchaczy, jak tegoroczny prymus **ppor. Stanisław Szymański.** Dzięki temu wzrok anten stacji radiolokacyjnych — mający wykrywać przeciwnika i udzielać pomocy swoim pilotom — wychwytuje wszystko, co dzieje się na naszym niebie.

Z. CZERWIŃSKI

Prawo przedruku zastrzeżone

Mała ENCYKLOPEDIA lotników polskich

Pod redakcją IKARUSA 7

STEFAN KOZŁOWSKI

URODZIŁ się 25 lipca 1888 roku w Warszawie, w rodzinie rzemieślniczej. Ukończył szkołę podstawową i następnie uczył się dalej w szkole rzemieślniczej im. Konarskiego w Warszawie, której nie skończył z powodu strajków szkolnych w 1905 r. Po odbyciu praktyki jako mechanik, pracował w latach 1907—1909 w charakterze montera w warsztatach mechanicznych Galle i Perraudin w Warszawie, a następnie w fabrykach samochodów: Laurin i Klement w Mlada Boleslav (w Czechosłowacji) oraz w firmie Bock i Hollender w Wiedniu.

W tym też czasie zainteresował się lotnictwem. Marzy o budowie samolotu i lataniu na nim. Wyjeżdża wówczas do Niemiec, gdzie zapoznaje się bliżej z problematyką modnej wtedy aeronautyki. W Grischeim koło Darmstadtu uczy się latać na samolocie Eulera, podobnym do Farmana. Po powrocie do Warszawy przystępuje na początku 1910 r. do budowy samolotu własnej konstrukcji. Poparcia finansowego udziela mu A. Fraczkowski. Dla zmontowania maszyny postawił w pobliżu łąk siekierkowskich prowizoryczny hangar, w którym po paru miesiącach zbudował swój samolot — jednosilnikowy dwupłat. Jego cechą charakterystyczną były dwa obracające się w przeciwnych kierunkach śmigła. Wszystkie części drewniane maszyny, z wyjątkiem stojaków, wykonane zostały z krajowego drzewa sosnowego.

W czerwcu 1910 r. konstruktor wykonał na swej maszynie na łąkach siekierkowskich kilka krótkich, prostych skoków-lotów; w jednym z nich przeleciał na wysokości ok. 3 m odległość 150 m. W czasie jednej z prób samolot zostaje rozbity, a konstruktor-pilot, na skutek trudności finansowych, zmuszony jest zaniechać dalszych eksperymentów. Był on w Warszawie pierwszym Polakiem, który dokonał pierwszego skoku w powietrze na samolocie własnej konstrukcji, własnoręcznie wykonanym i własnoręcznie pilotowanym. **Jego konstrukcja była pierwszym polskim samolotem, który oderwał się od ziemi w kraju.**

W następnych latach pracuje w warsztatach i w przemyśle samochodowym. Od 1924 r. do 1930 r. i od 1936 r. do 1938 r. jest kierownikiem technicznym fabryki H. Liefeldt i S. Schiffner w Warszawie, która wykonuje m. in. naprawy głównych silników lotniczych (Hispano-Suiza i Lorraine-Dietrich) oraz buduje nowe, szkolne — 100 KM. W latach 1931—1936 pracuje w Państwowych Zakładach Inżynierii w Warszawie, w tym 3 lata jako szef produkcji mech. F-2 „Polski Fiat".

Lata okupacji spędza w kraju, prowadząc warsztat mechaniczny. Po Powstaniu Warszawskim zostaje wywieziony do Niemiec, skąd wraca zaraz po wyzwoleniu kraju. W latach 1945—1956 pracuje na różnych kierowniczych stanowiskach technicznych w handlu, budownictwie i kolejnictwie. Od 1946 r. do 1948 r. jest członkiem PPR, a od 1948 do 1956 r. członkiem PZPR. W 1955 r. ulega wypadkowi (zostaje na Pradze napadnięty przez bandytów). Od tego czasu jest inwalidą. Obecnie jestem emerytem. Mieszka w Warszawie.

Posiada odznaczenia: „Medal X-lecia PRL" (1955 r.); odznaki: srebrną „Odbudowy Warszawy" (1949 r.) i „Racjonalizatora Produkcji" (1953 r.).

(jrk)

Stefan Kozłowski

JORDAKI KUPARENTKO (1784 - 1844)

JORDAKI Kuparentko urodził się w 1784 r. w Mołdawii w okolicach Jass. Zmarł w Warszawie w 1844 r. Został pochowany na cmentarzu prawosławnym na Woli.

Od dziecka zdradzał zainteresowania artystyczne. Jako chłopiec próbował swoich sił przede wszystkim w zakresie rysunku. Kształcił się początkowo w tej właśnie dziedzinie. Bardzo wcześnie rozstał się z domem. „Wyemigrował" do Jass. Tu znalazł zatrudnienie w teatralnej pracowni malarskiej. Niebawem jednak, spotkawszy się z trupą akrobatów, postanowił całkowicie poświęcić się temu trudnemu zawodowi. Zdolny, inteligentny młodzieniec, szybko zwrócił na siebie uwagę dyrektora zespołu — Koltera, z którego córką ożenił się.

Do Warszawy przybył z trupą akrobatów w 1804 roku. Początkowo jako linoskoczek występował w amfiteatrze zwanym szczwalnią lub hecą, przy ulicy Brackiej. Po wypadku w czasie jednego z przedstawień (złamał nogę) zaczął specjalizować się przede wszystkich w urządzaniu efektownych fajerwerków.

W historii polskiego lotnictwa zdobył sobie trwałe miejsce dzięki swym bardzo odważnym wyczynom balonowym. Po raz pierwszy wzniósł się balonem w Warszawie w, czerwcu 1806 roku. Balon jego wykonany był z białego papieru. Budowa aerostatu, zaopatrzonego w górną klapę, gwarantowała bezpieczne lądowanie w wypadku pożaru. Wystartował z ogrodu Foksal. Statek, którego „siłą napędową" był piecyk z płonącym łuczywem, zapalił się nad kościołem Św. Krzyża. Kuparentko otworzył górną klapę i wylądował bez szwanku w jednym z ogrodów. Warto zaznaczyć, iż balon Kuparentki był pierwszym statkiem powietrznym, który w wypadku awarii można było wykorzystać jako spadochron.

Drugą podróż powietrzną odbył balonem o podobnej konstrukcji 6 grudnia 1806 roku w Wilnie. Statek w czasie bardzo niesprzyjających warunków atmosferycznych (silny wiatr) osiągnął znaczną wysokość. Kuparentko wylądował bezpiecznie w odległości półtorej mili od miejsca startu. Statek nie został uszkodzony.

Trzecią podróż balonową odbył w Warszawie 24 lipca 1808 roku. Z ogłoszenia zapowiadającego ten lot (dodatek do „Gazety Warszawskiej" z dnia 2 lipca 1808 roku) można wnioskować, iż konstruktor i zarazem aeronauta znacznie ulepszył swój statek. Start balonu, obserwowany przez licznie zgromadzoną publiczność, nastąpił o godzinie 8 wieczorem z ogrodu Foksal. Balon utrzymał się w powietrzu około 15 minut. Osiągnął wysokość 3 882 stóp paryskich. Przed startem profesor Antoni Magier zaopatrzył powietrznego żeglarza w przyrządy meteorologiczne (barometr i termometr). Kuparentko prawdopodobnie pierwszy dokonał pomiarów temperatury nad Warszawą. Sprawozdawca „Gazety Warszawskiej" („Dodatek" Nr 60 z dnia 26 lipca 1808 roku) pisał, iż termometr, który był na 23 stopnie ciepła (na ziemi) opadł w tej wysokości (3 882 stopy paryskie) na kilka stopni i obserwator czuł zimno..."

Trzeci lot Kuparentki omal nie zakończył się tragicznie. Gdy statek dostał się w silny prąd powietrzny, żeglarz otworzył klapę, wiatr jednak zaczął rozdzierać powłokę balonu. Statek zbliżając się do ziemi zaczął płonąć. Kuparentko szczęśliwie i bez żadnych obrażeń wylądował na piasku pod Powązkami. Pospieszyło mu z pomocą dwóch Francuzów. Jeszcze tego samego wieczoru dzielnego żeglarza podziwiała w teatrze publiczność warszawska.

W 1811 roku Kuparentko wstąpił do wojska polskiego. Służył w stopniu porucznika w oddziale artylerii. W latach późniejszych zasłynął w Warszawie dzięki teatrowi lalek, który wówczas nazywano teatrem mechanicznym. **(R. Kr.)**

Amfiteatr przy ul. Brackiej, w którym Kuparentko występował jako akrobata.

BROŃ PANCERNA CONTRA SAMOLOTY

W okolicy wsi Murowanka zauważyliśmy przez przednie szczeliny naszego wozu znamienny kurz na szosie, jaki powodują kule, uderzając w ziemię. Nie przyszło nam to zresztą w pierwszej chwili na myśl, gdyż od linii bojowej byliśmy jeszcze daleko. Chorąży Jakowlew podniósł się ze swego miejsca mówiąc: „ano, zobaczę, co tam..." Otworzył górną pokrywę wieżyczki, natychmiast jednak opadł na fotel trzymając się za szczękę i krwawiąc obficie z ust. W tejże chwili mignęły nad nami 3 niemieckie samoloty...

Ta, pochodząca z roku 1916, relacja wskazuje, że „nieporozumienia" między lotnictwem, a bronią pancerną datują się już od pierwszych lat istnienia obu tych młodych broni. Ze strony powietrznej wchodzą do akcji bardziej skuteczne środki — od prób ze szturmowcem uzbrojonym w 30 karabinów maszynowych poprzez „rozpruwacze czołgów" — „Hurribomber" z działkami 40 mm, Ju-87 z lufami działek przeciwlotniczych 37 mm, „Mitchelle" z działem 75 mm i „Iły" uzbrojone w dwa działka 36 mm — do stosowanych obecnie pocisków rakietowych o dużej sile działania. Czołgi i samochody pancerne bronią się przeciw temu zagrożeniu jak mogą. I właśnie krótki tzw. rys historyczny tego „jak mogą" chcielibyśmy tutaj przytoczyć.

Prymitywne czołgi I wojny światowej nie miały uzbrojenia przeciwlotniczego. Nie mogły one praktycznie prowadzić obserwacji w górę, ich ogień w czasie ruchu był zupełnie niecelny, zresztą pancerz dawał ochronę przed pociskami karabinów maszynowych, a ówczesne celowniki bombowe stwarzały niewielką szansę trafienia celu ruchomego. Wszystkie te czynniki sprawiły, że ani angielskie Marki, francuskie Schneidery, ani też niemiecki A.7 Wagen nie rozporządzały czynną obroną przeciwlotniczą.

Inaczej miała się rzecz z samochodami pancernymi. Stosowane one były głównie na szosach, a rodzaj ich użycia: rozpoznanie, zagon, pościg — dawał znaczne możliwości organizowania opl. Dlatego też niektóre typy tych samochodów pancernych miały na zewnątrz specjalne uchwyty, w które w razie potrzeby można było — po zatrzymaniu wozu — założyć zapasowe karabiny maszynowe przeznaczone do prowadzenia ognia przeciwlotniczego. Założenie takiego karabinu trwało około minuty.

Zwalczanie nisko lecących samolotów można było prowadzić także, wykorzystując maksymalny kąt podniesienia broni. Najlepszym oczywiście rozwiązaniem była taka konstrukcja umocowania uzbrojenia, by skuteczny ogień przeciwlotniczy można było prowadzić z wnętrza samochodu. Ten sposób zastosowano w samochodzie pancernym Austin-II, używanym wówczas m. in. przez Polskę i ZSRR, w którym można było skierować lufy pod kątem 85° w górę.

Liczne doświadczenia prowadzone w okresie międzywojennym zdawały się wykazywać, że lotnictwo w zwalczaniu broni pancernej na polu bitwy nie będzie miało szerszego zastosowania. Ogniem pokładowych karabinów maszynowych pancerza nie przebije, prawdopodobieństwo trafienia bombą czołgu będącego w ruchu określono na 1,5%. Dlatego też typy samochodów pancernych, z którymi rozpoczęto II wojnę światową, nie miały uzbrojenia przeciwlotniczego. Liczono się natomiast poważnie z groźnym niebezpieczeństwem powietrznym dla większych koncentracji wojsk pancernych, wozów pancernych na postoju itd. W skład niemieckiej dywizji pancernej z roku 1939, liczącej około 500 wozów bojowych, wchodził więc także jeden batalion przeciwlotniczy w składzie dwóch kompanii najcięższych karabinów maszynowych 20 mm (ogółem 24 k. masz.) i dwóch kompanii działek 40 mm (24 działka). Podobnie zabezpieczone były od ataków z powietrza związki pancerne armii radzieckiej, brytyjskiej i amerykańskiej.

Wprowadzenie do akcji samolotów szturmowych, wyposażonych w skuteczną broń przeciwpancerną średniego kalibru, zastosowanie pocisków rakietowych — powoduje z jednej strony zwiększenie obrony biernej: pogrubienie górnych płyt pancerza, z drugiej zaś — uzbrojenie cięższych czołgów w karabin maszynowy dużego kalibru, przeznaczonego głównie do prowadzenia ognia do samolotów atakujących z lotu nurkowego lub koszącego. Dziś karabin taki wchodzi w skład uzbrojenia każdego praktycznie typu czołgu. Montowane one są na wieży w specjalnych podstawach obrotowych, lub też na otwierających się pokrywach włazu.

W końcowym okresie wojny światowej zaznaczyła się duża specjalizacja będących w użyciu typów czołgów. Powstały więc czołgi rozminowujące, czołgi — miotacze ognia, miotacze pocisków rakietowych, maszyny saperskie, działa szturmowe, czołgi mostowe, niszczyciele czołgów, czołgi-amfibie, lekkie czołgi desantu lotniczego, powstały również czołgi przeciwlotnicze.

Dziś czołgi przeciwlotnicze stanowią organiczną część związków pancernych większości armii. Ilość ich jest różna, przeważa proporcja: pluton plot w batalionie czołgów. W zakresie produkcji sprzętu zarysowują się obecnie dwa prądy: zanikająca tendencja budowy pojazdów z wieżą otwartą z góry, której trzymają się jeszcze Stany Zjednoczone i Szwecja oraz koncepcja budowy prawdziwych pancernych baterii przeciwlotniczych, reprezentowana przez ZSRR, Francję, Wielką Brytanię i inne państwa.

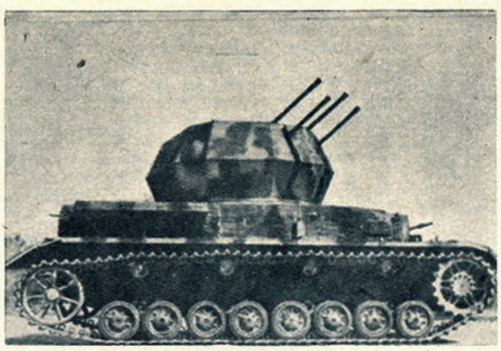
W Związku Radzieckim skonstruowano typ średniego czołgu, uzbrojonego w dwa sprzężone działka przeciwlotnicze średniego kalibru o dużym pułapie. Ma on za zadanie uzupełnić obronę przeciwlotniczą, prowadzoną przez załogi zwykłych czołgów, umożliwić jednostkom pancernym zwalczanie samolotów opancerzonych oraz maszyn lecących na większych wysokościach. Przy konstruowaniu tego czołgu wzięto pod uwagę również fakt, że przebywające teren skażony promieniotwórczo załogi czołgów nie mogą otwierać pokryw, a więc bronić się przed napadem z powietrza. Czołg przeciwlotniczy zagadnienie to częściowo rozwiązuje. Jest on w obecnej chwili ostanim słowem techniki w omawianej tu dziedzinie.

RAJMUND SZUBAŃSKI

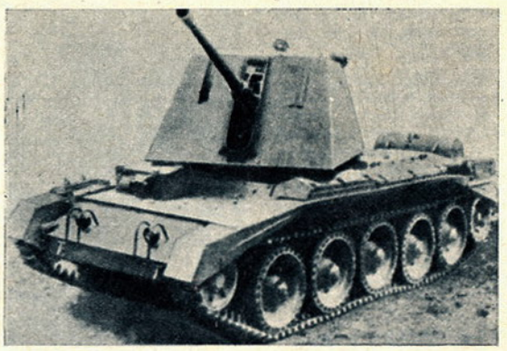
Ogień, manewr, pancerz — te ważne elementy współczesnej techniki bojowej łączą w sobie doskonale skonstruowane przeciwlotnicze działa pancerne używane przez oddziały Ludowego Wojska Polskiego. Foto: WAF — S. Iwan

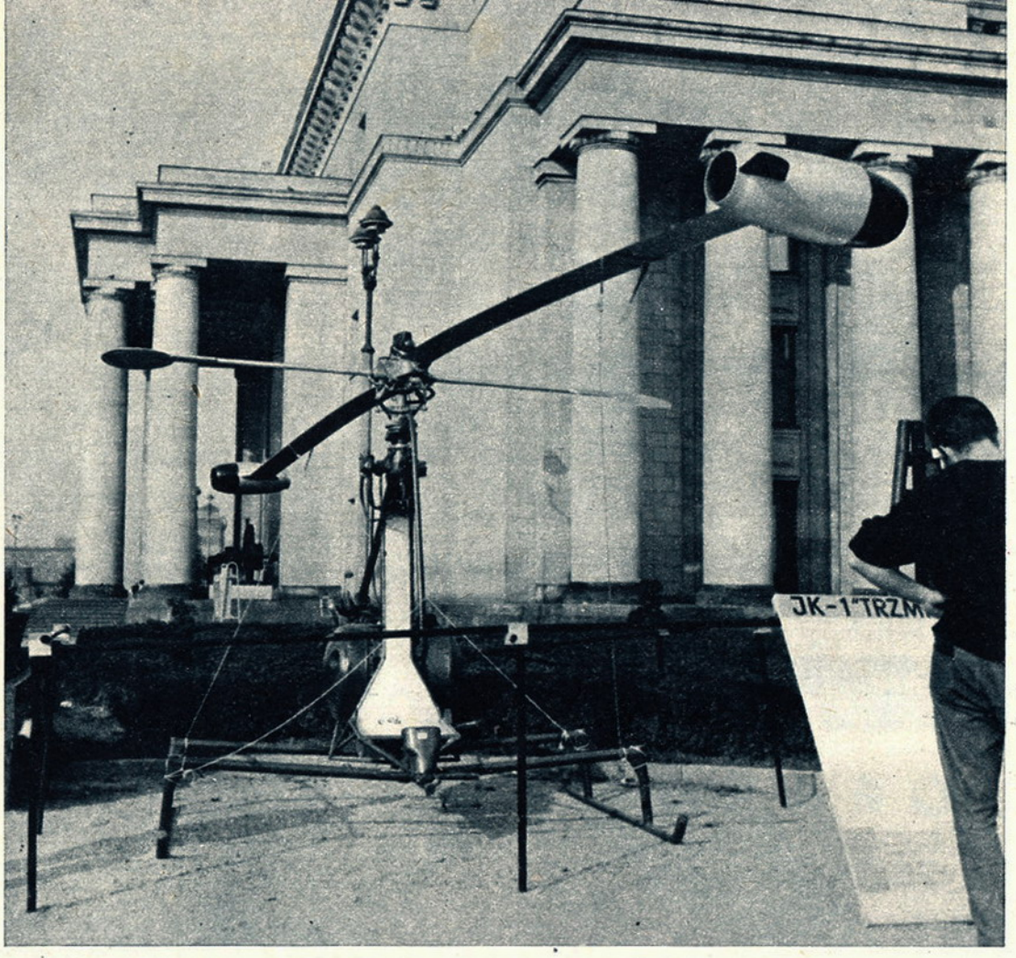
Czołg amerykański M-42 będący obecnie na wyposażeniu wojsk USA i Bundeswehry (NRF). Podwójne działo 40 mm wyposażone w celownik radarowy. Ciężar 19,6 t. Prędkość — 70 km/h.

Niemiecki czołg przeciwlotniczy „Wirbelwind" z okresu II wojny światowej. 4 sprzężone działka 20 mm. Ciężar — 25 t. Prędkość — 40 km/h.



Przeciwlotnicza odmiana znanego czołgu angielskiego „Crusader-VI". Działo 40 mm. Ciężar — 19 t. Pancerz — 50 mm. Prędkość — 60 km/h. Zasięg — 180 km.

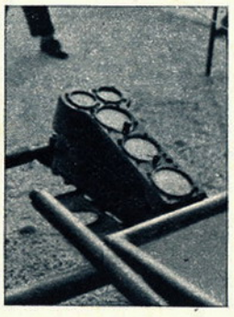


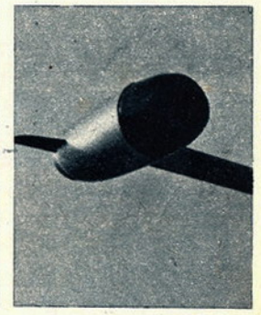


Jednomiejscowy odrzutowy śmigłowiec doświadczalny JK-1 „Trzmiel".

JK-1 „Trzmiel". Jednomiejscowy śmigłowiec doświadczalny z napędem odrzutowym, konstrukcji mgr inż. Jerzego Kotlińskiego. Zbudowany w 1957 r. w Instytucie Lotnictwa w Warszawie, przechodził próby w latach 1957—1959. Metalowy, dwułopatowy wirnik nośny z dźwigarem stalowym, pokryciem z blachy duralowej i wypełniaczem ze spienionego tworzywa sztucznego. Pokrycie, dźwigar i wypełniacz łączone ze sobą klejem. Kadłub spawany z rur stalowych. Za fotelem pilota — zbiornik paliwa. Śmigło ogonowe dwułopatowe, drewniane. Dwa silniki strumieniowe o ciągu 13 kG każdy, zamocowane na końcach łopat wirnika nośnego. Konstruktor silników — dr inż. St. Wójcicki.

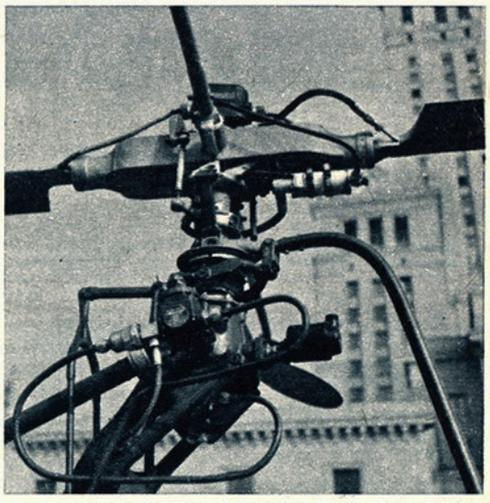
Dane techniczne: Średnica wirnika — 7,0 m, długość kadłuba — 2,95 m, wysokość 2,14 m, ciężar własny — 140 kG, ciężar całkowity — 340 kG, obroty wirnika — 480 obr/min, prędkość maksymalna — 130 km/h, prędkość przelotowa — 105 km/h, prędkość wznoszenia — 10 m/sek, pułap — 5 500 m, czas trwania lotu — 20 min, zużycie paliwa — 180 kG/h.





Tablica przyrządów pokładowych (z lewej) i silnik strumieniowy (z prawej) śmigłowca JK-1 „Trzmiel".

ŚMIGŁOWCE



Głowica wirnika nośnego śmigłowca odrzutowego JK-1 „Trzmiel".

W dniach od 4 sierpnia do 30 września 1962 r. była otwarta przed Pałacem Kultury i Nauki w Warszawie wielka wystawa pod nazwą „Śmigłowce", zorganizowana przez Muzeum Techniki NOT i Inspektorat Lotnictwa Wojska Polskiego. Eksponaty na wystawę były dostarczone przez Muzeum Techniki NOT (zbiory własne), Wojskową Akademię Techniczną, Zjednoczenie Przemysłu Lotniczego oraz Lotnictwo Wojskowe. O tej wystawie pisaliśmy już w naszym tygodniku. Obecnie pokazujemy jej ciekawsze fragmenty, a wśród nich udostępnione po raz pierwszy publiczności śmigłowce Mi-4 i JK-1 „Trzmiel". Zdjęcia: PAWEŁ ELSZTEIN

Fragment wystawy. Na pierwszym planie śmigłowiec BŻ-4 „ŻUK", dalej — doświadczalny BŻ-1 „GIL". Oprócz tych maszyn na wystawie znajdowały się śmigłowce PZL: SM-1, SM-2 oraz silnik śmigłowcowy LIT-3.

Mi-4. 14 miejscowy śmigłowiec transportowy konstrukcji dr inż. Michaiła Mila (ZSRR). Opracowany w 1953 r. Silnik tłokowy ASz-82W o mocy 1 700 KM. Używany w krajach socjalistycznych oraz eksportowany do Austrii, Belgii, Egiptu, Indii, Indonezji, Jemenu, Kuby i Włoch.

Dane techniczne: Średnica wirnika — 21,00 m, długość kadłuba — 16,8 m, wysokość — 4,4 m, ciężar własny — 5 250 kG, ciężar całkowity — 7 150 kG, obroty wirnika — 178 obr/min, prędkość max. — 185 km/h, prędkość przelotowa — 140 km/h, prędkość wznoszenia — 3,7 m/sek, pułap — 5 500 m, zasięg — 400 km, zużycie paliwa — 300 l/h.

Fragment lądowania skoczków amerykańskich, którzy uczestniczyli w pokazach spadochronowych.

Lądowanie na stadionie spadochronowym, zbudowanym specjalnie na Mistrzostwa Świata.

ORANGE 62

BEZ SPADOCHRONU PRZEZ ATLANTYK

Polska flaga na maszcie, na stadionie spadochronowym w Orange. W skokach grupowych nasze zawodniczki zajęły zaszczytne II miejsce, w składzie (od lewej): Maria Puchar, Janina Krajewska i Antonina Chmielarczyk. Następne cztery zawodniczki to spadochroniarki USA, które wywalczyły pierwsze miejsce w tej konkurencji, na trzecim miejscu uplasowały się reprezentantki Związku Radzieckiego (po prawej).

Efektowne zdjęcie pierwszej fazy otwierania się spadochronu skoczka amerykańskiego. Niewidoczny na zdjęciu spadochronik wyciągający (pilocik) wyciąga czaszę złożoną w osłonie z otwartego pokrowca. W prawej ręce skoczka — uchwyt wyciągający. Foto: R. Lewandowski

W IELU sympatyków i entuzjastów sportu spadochronowego w naszym kraju z zainteresowaniem oczekuje wiadomości z VI Spadochronowych Mistrzostw Świata, które odbyły się w dniach od 12 sierpnia do 3 września br. w USA. Jak wiadomo, Polskę reprezentowali na mistrzostwach: Roman Cajzner, Jan Cierniak, Bolesław Gargała, Roman Lewandowski i Jerzy Sobczyk, którzy stanowili drużynę męską oraz Antonina Chmielarczyk, Janina Krajewska i Maria Puchar, które stanowiły drużynę kobiecą.

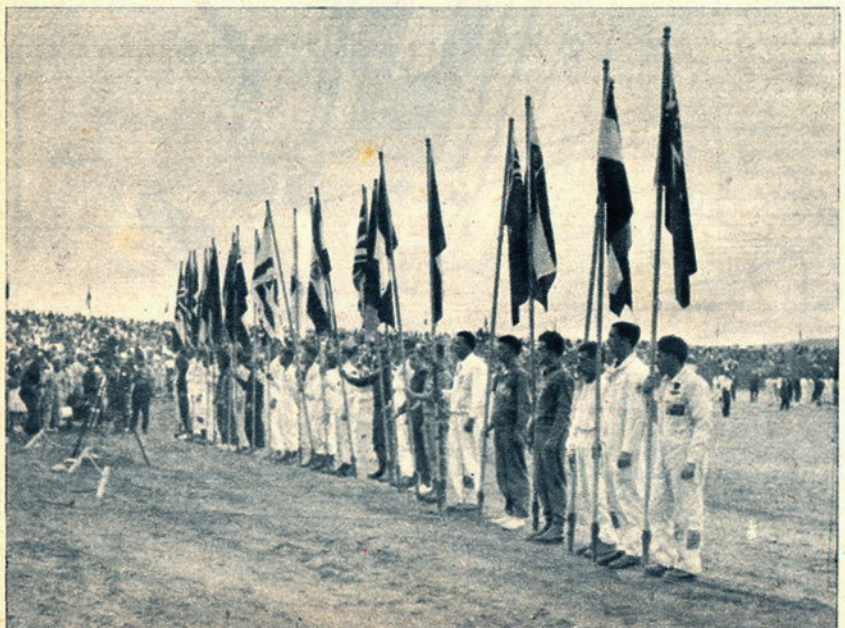
Mistrzostwa Świata przygotowywano już od dłuższego czasu w USA, przy czym oczekiwano, iż będą one miały duży wpływ na dalszy postęp w sporcie spadochronowym. Już sam udział 25 państw świadczy o większym niż do tej pory zainteresowaniu tego rodzaju zawodami, przy czym fakt rozgrywania ich w USA miał też niemałe znaczenie.

Wszyscy zawodnicy reprezentujący kraje europejskie wykonali z początkiem sierpnia br. piękny skok przez Atlantyk. Oczywiście był to skok bez spadochronu, trwający blisko 15 godzin, w czasie którego zawodnicy siedzieli wygodnie w fotelach samolotu pasażerskiego KLM, podziwiając z powietrza Anglię, Irlandię, góry lodowe, skaliste obszary Nowej Funlandii oraz groźne i spienione fale Atlantyku. Samolot przerzucił skoczków z Amsterdamu (Holandia) do Bostonu (USA), skąd autokarami przybyli do Orange w stanie Massachusetts.

Małe miasteczko Orange leży w odległości 76 kilometrów od Bostonu. Do niego to przyjechali zawodnicy z 25 państw, aby wyłonić spośród siebie mistrzów świata w skokach spadochronowych. Tak licznego uczestnictwa nie oglądały jeszcze żadne z rozegranych do tej pory mistrzostw. A przecież mistrzostwa świata w sporcie spadochronowym mają już swoją historię. Właśnie w tym roku minęło 11 lat od przeprowadzenia pierwszej tego rodzaju imprezy w Jugosławii. Tam właśnie świetny skoczek francuski Pierre Lard jako pierwszy wywalczył tytuł mistrzowski, a filigranowa Monika Laroche była najlepszą spośród kobiet. Obecnie do Orange Pierre Lard przyleciał razem z ekipą Francuzów jako sędzia międzynarodowy.

Dzień 11 sierpnia skoczkowie poświęcili na całodzienną wycieczkę i zwiedzenie Nowego Jorku. Między innymi obejrzeli tam z dużym zainteresowaniem gmach ONZ, Brooklyn i Broadway. Następnego dnia o godzinie 7 rano rozpoczęto skoki treningowe. Miały one na celu zapoznanie zawodników z terenem i okolicą lotniska, a ponadto warunkami lądowania na stadionie spadochronowym. Tak, to nie pomyłka. Amerykanie z myślą o mistrzostwach zbudowali jedyny w swoim rodzaju stadion spadochronowy, umiejscowiony w środku lotniska, a otoczony z trzech stron bieżniami startowymi. O godzinie 10 przerwano skoki treningowe, aby poszczególne reprezentacje mogły przybyć na uroczyste otwarcie mistrzostw.

Na chwilę przed uroczystym otwarciem VI Spadochronowych Mistrzostw Świata w Orange, na stadionie spadochronowym. Na pierwszym planie zawodnicy reprezentujący 25 państw — z flagami.



Przemarsz ekip odbył się alfabetycznie, przy czym przed każdą z nich niesiono flagę państwową. Z kolei nastąpiła prezentacja zawodników. Drużyny męskie i kobiece ustawiły się półkolem, aby wysłuchać przemówień: Joe Crane'a — prezesa Amerykańskiego Klubu Spadochronowego, Jacques Istel'a — kierownika tegorocznych mistrzostw świata oraz przedstawicieli stanu Massachusetts, R. C. Mahar'a i J. A. Volpe'a. Odczytano również pozdrowienia dla uczestników mistrzostw, nadesłane przez prezydenta Kennedy'ego.

Po uroczystości otwarcia VI Spadochronowych Mistrzostw Świata, której przyglądało się ponad 6 tysięcy osób, wznowiono przerwane skoki treningowe. Aby uatrakcyjnić publiczności pobyt na stadionie i obserwowanie skoków poszczególnych zawodników, mierzono ich odległości lądowania od krzyża i podawano następnie przez głośniki. Oczywiście wyniki te nie miały nic wspólnego z oficjalną punktacją mistrzostw.

Ponieważ w niedzielę nie przeprowadzono wszystkich skoków treningowych, dlatego też wznowiono je następnego dnia — w poniedziałek 13 sierpnia i definitywnie zakończono. W tym miejscu trzeba dodać iż nasza zawodniczka, wicemistrzyni świata z 1958 roku Anna Franke doznała kontuzji nogi w czasie treningu i tym samym nie mogła uczestniczyć w mistrzostwach.

Wspomniano już, iż do Orange przybyli zawodnicy 25 państw. Prasa codzienna natomiast wyliczyła jedynie skoczków z 24 krajów — a więc o jeden za mało. To małe nieporozumienie wynikło z nieświadomości przedstawiciela Arabii Saudyjskiej Abdullach Thenevah'a, który dopiero po przyjeździe do Orange dowiedział się, że jego kraj nie jest członkiem FAI. Ostatecznie jednak kierownictwo mistrzostw dopuściło go do startu w zawodach. W wyniku rozegrania dwóch konkurencji uplasował się on ostatecznie na 65 miejscu.

Na tak liczny udział zawodników w mistrzostwach wpłynęła atrakcyjność przyjazdu do USA. Nic też dziwnego, iż ze spadochronowej czołówki światowej nikogo nie zabrakło na starcie w Orange.

W VI Spadochronowych Mistrzostwach Świata uczestniczyło 133 zawodników (98 mężczyzn i 35 kobiet) z 25 państw:

- startujących już poprzednio na mistrzostwach — z Anglii, Austrii, Belgii, Bułgarii, Czechosłowacji, Francji, Izraela, Jugosławii, Kanady, Polski, Rumunii, USA i ZSRR;
- uczestniczących po raz pierwszy na mistrzostwach — z Arabii Saudyjskiej, Australii, Hiszpanii, Holandii, Indii, Irlandii, Japonii, Korei Południowej, NRF, Nowej Zelandii, Południowej Afryki i Szwajcarii;
- w tegorocznych mistrzostwach nie wzięły jedynie udziału Węgry, które do tej pory wysyłały swoich reprezentantów;
- kobiety, tak w klasyfikacji indywidualnej jak i drużynowej, były reprezentowane przez następujące państwa — Australię, Austrię, Bułgarię, Czechosłowację, Francję, Jugosławię, Kanadę, Polskę, Rumunię, USA i ZSRR.

Na rozpoczęcie I konkurencji mistrzostw zawodnicy czekali z niecierpliwością i — co tu ukrywać — z podnieceniem.

Co przyniosą pierwsze skoki, kto okaże się najgroźniejszym przeciwnikiem — jednym słowem kto się będzie rzeczywiście liczył na mistrzostwach, a kto nie?

Niestety, od 14 sierpnia — 13 sierpnia zakończyły się skoki treningowe — warunki atmosferyczne na tyle się zmieniły, iż nie było mowy o przeprowadzaniu skoków. Zawodnicy wyjeżdżali na lotnisko przez kolejne dni i... czekali. Mgła, niski pułap chmur i deszcz nie pozwalał im na przystąpienie do zawodów.

Co prawda wolny czas niektórzy zawodnicy wykorzystywali na bliższe kontakty między sobą, rozmowy i spotkania, ale atmosfera mistrzostw miała dopiero później zawładnąć skoczkami spadochronowymi. Wolny czas wykorzystano na oglądanie interesujących filmów o tematyce spadochronowej, których autorem w większości był znany skoczek amerykański Lewis Sanborn.

Jeśli chodzi o naszą ekipę, to otrzymała ona wiele zaproszeń od Polaków zamieszkujących od wielu lat Stany Zjednoczone. Nasi rodacy pragnęli porozmawiać o Kraju, którego nie widzieli przez długie lata, a o którym każda informacja była im bardzo droga i bliska. Niestety, nasi zawodnicy nie byli w stanie ze względu na brak czasu skorzystać ze wszystkich zaproszeń.

Wreszcie 16 sierpnia warunki atmosferyczne na tyle uległy poprawie, iż można było rozpocząć skoki do I konkurencji z wysokości 1 000 metrów, z opóźnieniem 10 sekund i na celność lądowania.

O rozegraniu wszystkich konkurencji w Orange poinformujemy naszych Czytelników w następnym numerze.

TADEUSZ MALINOWSKI

MODELARZ LOTNICZY
„SKRZYDLATEJ POLSKI"

WYRZUTNIA RAKIETOWA Z ZAPŁONEM ELEKTRYCZNYM

REGULAMIN „Zawodów rakiet amatorskich im. K. Siemienowicza", odbytych w br. w Krakowie, określił sposób startowania rakiet. Ze względu na bezpieczeństwo startowe organizatorzy słusznie przestrzegali, aby zapłon silnika rakiety odbywał się przy pomocy prądu elektrycznego z odległości nie mniejszej niż 50 m, przy czym sama wyrzutnia musiała być nastawiona pod kątem nie większym niż 85° licząc od poziomu.

Zgodne z regulaminem rozwiązanie urządzenia startowego, w założeniu dosyć proste, okazało się — choćby w praktyce zawodów — trudne do zrealizowania.

Sprawozdawcy z zawodów stwierdzili nie tylko dużą liczbę wybuchów silników, lecz także niepewnych odpaleń rakiety. Stosunkowo dobrze działające urządzenia startowe posiadały aerokluby: warszawski i krakowski. Za najsprawniej działające urządzenie startowe sprawozdawcy z pism modelarskich uznali urządzenie używane przez Z. Matlaka z Libiąża.

Ponieważ zarówno wyrzutnia, jak i sposób wykonania zapłonnika, linii przewodowej oraz źródła prądu tego urządzenia zostały całkowicie opracowane przeze mnie w ośrodku chrzanowskim, stanowiąc pierwowzór dla odnośnych urządzeń Krakowa i Libiąża, pragnę podzielić się doświadczeniem ze wszystkimi zainteresowanymi rakietnictwem amatorskim. Niżej przytoczony opis może posłużyć za punkt wyjścia do dalszych rozwiązań.

Opisane urządzenie startowe można uznać za pełnosprawne. W praktyce bowiem na 100 startów zaobserwowaliśmy tylko 3 niewypały, spowodowane zastosowaniem przyjętego sposobu zapalania.

Sama wyrzutnia łączy w sobie kilka zalet — małe wymiary możliwości ustawienia dowolnego kąta wyrzutu oraz możliwości złożenia do transportu, łatwość dostępu do uzbrojenia rakiety, szybką wymianę zapalnika oporowego, możliwość natychmiastowego sprawdzenia obwodu, wreszcie zabezpieczenie przed wiatrem w momencie startu.

Urządzenie działa przy użyciu bardzo taniego i łatwo dostępnego w handlu kabla, przewodu telefonicznego długości 50 m (dwużyłowego w ochronie igielitowej, o przekroju 0,75 mm²). Przez przewód ten przepuszczamy prąd o napięciu 20 V (po uwzględnieniu spadku napięcia w kablu) ze źródła, które stanowi 15 odpowiednio połączonych baterii płaskich 4,5 V. Przyjmując, że całość wyrzutni wykonana jest z drewna i prętów metalowych w postaci drutów 6 mm i parasolowych, tzn. z materiału dostępnego dla każdego, proponowany projekt powinien w pełni zadowolić tych, którzy zechcą go zrealizować. Sposób wykonania wyrzutni ilustruję rysunkiem (rys. 1).

Nieco więcej uwagi poświęcę wykonaniu zapłonnika, kabla i zapalarki, starając się równocześnie umotywować, dlaczego zostały one rozwiązane w ten sposób. Zapłonnik wykonany jest z drutu oporowego 0,3 mm. Na kawałku preszpanu o wymiarach 10 × 30 mm zaciskamy dwoma blaszkami kawałek drutu oporowego, tak by blaszki i drut stanowiły dwa kontakty o dobrym styku, odizolowane płytką preszpanową. Wygląd ostateczny ukazuje rysunek (rys. 2). W efekcie zapłonnik wygląda jak wkładka bezpiecznikowa używana w urządzeniach elektrycznych. Długość drutu oporowego tzn. ta część która łączy obydwie blaszki kontaktowe, nie powinna przekraczać 15 mm. Przy użyciu baterii o napięciu 20 V drucik rozżarza się dość szybko do koloru czerwonego i zapala papierowy lont długości 30 mm, który przenosi do wnętrza silnika płomień, o bardzo wysokiej temperaturze. Zapłonnik należy często wymieniać, ponieważ przez żarzenie na wolnym powietrzu drut oporowy ulega utlenianiu oraz szkodliwemu, tak mechanicznemu jak chemicznemu działaniu wydzielających się podczas pracy silnika gazów. Zatem jest to w naszym urządzeniu startowym część najbardziej się zużywająca, w związku z czym została rozwiązana w sposób gwarantujący łatwość jej wykonania w większej ilości.

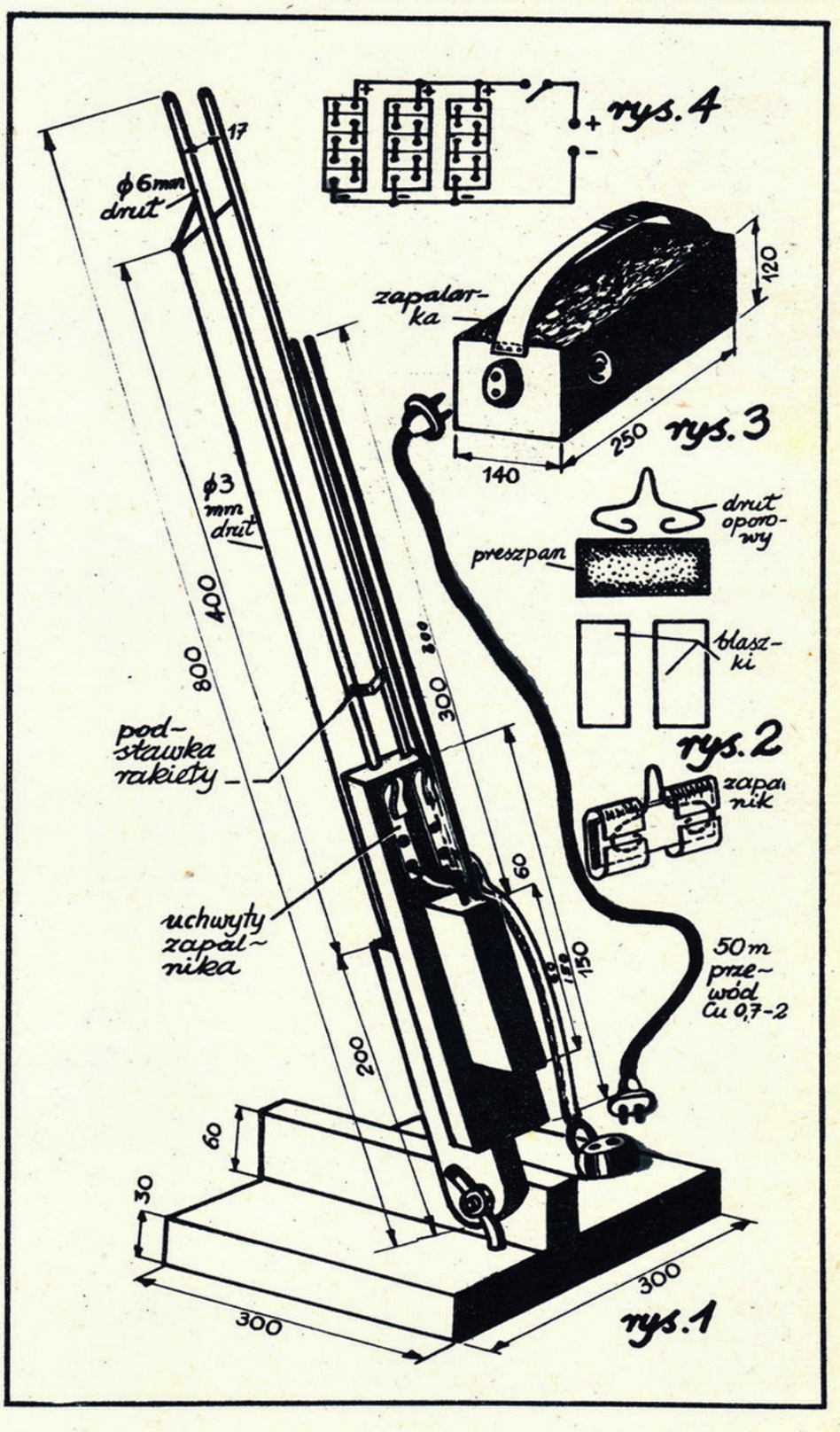
Kabel przewodowy kupujemy w sklepie elektrycznym. Długość jego powinna wynosić 50 m. Kabel kończymy wtyczkami dwukontaktowymi, zwracając uwagę na to, aby nie zrobić w nich zwarcia. Najlepszym przewodnikiem byłby kabel dwużyłowy w izolacji gumowej o dużym przekroju (np. „2 kwadrat" — mówiąc językiem elektryków), bo wtedy stawia mały opór, zaś izolacja gumowa gwarantuje elastyczność o każdej porze roku.

Niestety taki kabel jest trudno kupić, natomiast można łatwo dostać kabel w igielicie, zazwyczaj o mniejszym przekroju. Należy starać się kupić kabel nie cieńszy niż 0,75 mm², w przeciwnym bowiem wypadku w długim (50 m) przewodzie następuje spadek napięcia rzędu 10—12 V. Ogniwo wówczas szybciej się wyczerpuje, zapłonnik wolniej się nagrzewa, start rakiety jest opóźniony.

Zapalarkę stanowi skrzynka drewniana, o takich wymiarach, aby zmieściło się w niej 15 płaskich baterii do latarek kieszonkowych, które są połączone szeregowo po 5 i równolegle po 3. Łączenia należy polutować, aby zapalarka pracowała pewnie. Po wyprowadzeniu biegunów (+ i —) grupę ogniw należy związać i zawinąć w papier parafinowany. Chroni to ogniwa przed zasadniczym działaniem wilgoci, zapewnia im prawidłową regenerację i trwałość wynoszącą około pół roku, co jest zresztą zależne od ich użytkowania.

Opakowaną baterię umieszczamy w skrzynce drewnianej, zaopatrzonej w uchwyt ręczny. Gniazdko kontaktowe natynkowe, przycisk dzwonkowy typu normalnego (rys. 3). Połączenie gniazdka, przycisku i ogniwa należy wykonać wg schematu pokazanego na rys. 4.

K. STRYCHARSKI



POKAZY MAŁYCH RAKIET

Tekst: STEFAN SMOLIS
Zdjęcia: ST. WDOWIŃSKI

W bieżącym roku, już po raz drugi, spotkali się konstruktorzy małych rakiet. Ostatnio, 23 września br w Katowicach, nastąpiło spotkanie konstruktorów małych rakiet, wykonywujących swe prace w modelarniach LPŻ. Mimo że w spotkaniu tym wzięło udział 48 zawodników z 63 rakietami, imprezy nie nazwano zawodami lecz tylko pokazami. Zadaniem tej imprezy była wspólna wymiana doświadczeń w dziedzinie paliw i lotów rakiet oraz zebranie pełniejszych wiadomości potrzebnych do organizowania tego typu pokazów w przyszłości.

W oparciu o zdobyte już doświadczenia można było w pokazach zastosować nowy podział rakiet, który przedstawiał się następująco:

Rakiety wykonywane przez juniorów

Klasa A-1 rakiety jednostopniowe (ze stabilizatorem listwowym). Materiał: klisze łatwopalne. Ciężar startowy 0,1 kG.

Klasa A-2 rakiety jednostopniowe stabilizowane brzechwami. Materiał: klisze łatwopalne. Ciężar startowy 0,1 kG.

Klasa A-3 rakiety wielostopniowe o dowolnej stabilizacji. Materiał: klisze łatwopalne. Ciężar startowy 0,15 kG.

Klasa B-1 rakiety jednostopniowe na stały materiał pędny (Standard X). Ciężar startowy 0,15 kG.

Klasa B-2 rakiety wielostopniowe na stały materiał pędny (Standard X). Ciężar startowy 0,15 kG.

Klasa B-3 rakiety wodnopowietrzne o objętości komory około 500 cm³. Wyłącznie własnej produkcji.

Klasa B-4 rakiety rzutowe na stały materiał pędny — Standard.

Rakiety wykonane przez seniorów

Klasa C-1 rakiety jednostopniowe na stały materiał pędny typu Standard Y. Ciężar startowy 0,15 kG.

Klasa C-2 rakiety wielostopniowe na materiał stały. (Standart Y). Ciężar startowy 0,15 kG.

Klasa D-1 rakiety jednostopniowe na stały materiał pędny o dowolnym składzie. Ciężar startowy nie może przekraczać 0,25 kG.

Klasa D-2 rakiety wielostopniowe na materiał stały o dowolnym składzie. Ciężar startowy nie może przekraczać 0,25 kG.

Przebieg zawodów

Organizator imprezy — Zarząd Wojewódzki LPŻ w Katowicach — do pokazów przygotował się z całą starannością. Zabezpieczony został poligon do startów rakiet. Zatrudniono komisję sędziowską złożoną z fachowców, która dokonała oceny wykonania rakiet oraz pracowała na punktach obserwacji, dokonywujących obliczeń wysokości lotów. Ze względu na ciężkie warunki atmosferyczne (ciągły deszcz) nie udało się odstrzelić wszystkich rakiet. Wykonano to częściowo przez odstrzelenie tylko 36 i to w klasach A-1, A-2, B-4, B-1 i B-2. Pozostałe rakiety zostały sprawdzone na specjalnej hamowni skonstruowanej przez mgr inż. Bohdana Węgrzyna z Warszawy. Hamownia ta rejestrowała przebieg ciągu w funkcji czasu. Na podstawie otrzymanych parametrów i obliczeń stabilizacji określano przydatności do lotu każdej rakiety.

Najbardziej udanymi konstrukcjami były rakiety wykonane przez grupę modelarzy katowickich z pracowni Wiktora Skudły. Rakiety jedno- i dwustopniowe z zastosowaniem prochowego materiału pędnego osiągały dość duże pułapy, dochodzące do przeszło 500 m oraz były łatwe w odpalaniu. Korpusy rakiet wykonano z papieru, natomiast brzechwy z folii metalowej spawanej punktowo. Po raz pierwszy W. Skudło zbudował rakietę o kadłubie metalowym, niestety ze względu na warunki atmosferyczne nie było możliwości wypróbowania jej właściwości lotnych.

Drugą grupą, która wyróżniła się na pokazach, była ekipa z Pałacu Młodzieży w Katowicach.

Dobry jest fakt, że przy budowie rakiet w przeważającej części jest zaangażowana młodzież, która pod czujnym okiem instruktorów wykonuje coraz lepsze konstrukcje.

Komisja sędziowska, w wyniku zdobytych na pokazach doświadczeń, doszła do wniosku, że można zrezygnować z poprzednio stosowanych wyskalowanych ram określających wysokość lotu rakiet na korzyść prostego przyrządu, składającego się z ruchomej listwy obrotowej osadzonej na stałej podstawie. Przyrząd ten, ustawiony w odpowiedniej odległości od miejsca startu, pozwoliłby z bliższą dokładnością ustalić wysokość lotu rakiety. Określenie wysokości lotu rakiety przebiegałoby w następujący sposób:

Lot rakiety śledzimy z pomocą ruchomej listwy wyposażonej w odpowiedni celownik. Po zakończeniu lotu wznoszącego listwa pozostałaby w nieruchomym położeniu. Na zamontowanym kątomierzu zamiast kątów obliczalibyśmy uzyskaną wysokość.

W wyniku oceny rakiet komisja postanowiła wyróżnić następujących uczestników:

W kategorii rakiet A-1

1. Krzysztof Volbrich — Poznań
2. Wiesław Porębski — Kraków
3. Zbigniew Sobol — Katowice

W kategorii rakiet B-3

1. Zenon Żeromski — Katowice
2. Eugeniusz Ślusarz — Katowice

W kategorii rakiet B-1

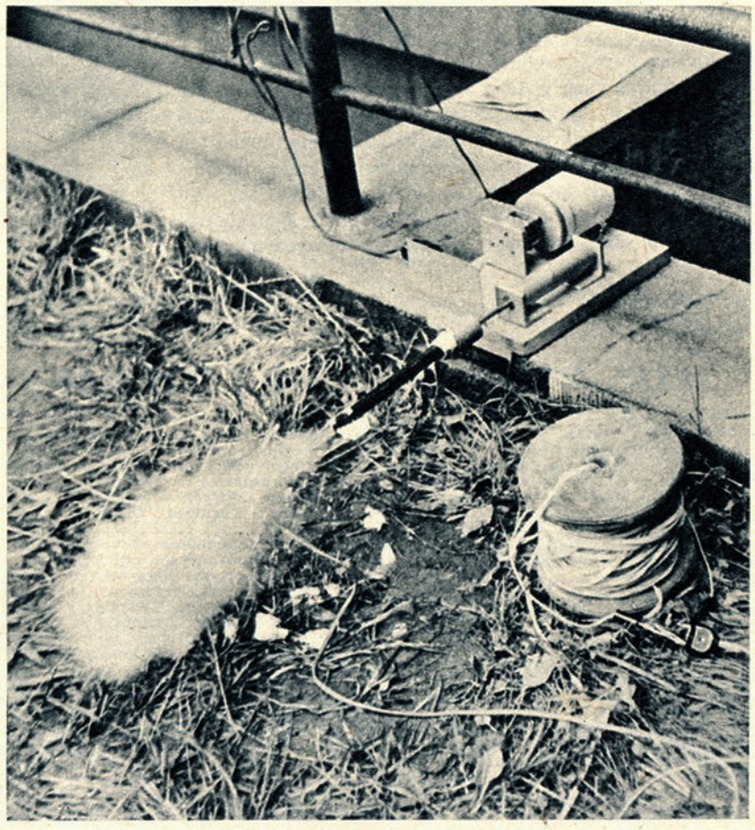
1. Wiktor Skudło — Katowice
2. Zenon Radelczyk — Warszawa Stołeczna
3. Henryk Żmuda — Katowice

Również wyróżnienia otrzymali: Jerzy Mohr z Katowic za opracowanie nowego rodzaju paliwa oraz Zenon Harlak za oryginalną konstrukcję rakiety.

Na zakończenie zawodów wręczono wyróżnionym uczestnikom liczne nagrody rzeczowe oraz pamiątkowe dyplomy.

6, 5, 4, 3, 2, 1 ...i start rakiety!

Grupa modelarzy z Katowic ze swoimi modelami w klasie juniorów (kategoria B-4). W środku — instruktor Edward Wesołowski.



Poniżej: Mgr inż. Bohdan Węgrzyn objaśnia zasadę działania skonstruowanej przez siebie hamowni. Z prawej: Hamownia podczas zdejmowania charakterystyki silnika rakietowego.

CZYŻBY KRYZYS WYCZYNU?

TRUIZMEM wydaje się powtarzanie, nie wiem po raz który, że szybownictwo polskie, a wraz z nim szybowcowy wyczyn sportowy, mają w świecie ustaloną i to raczej wysoką markę. I chyba nie ma potrzeby tego dłużej uzasadniać. Złożyło się na to wiele przyczyn, od nigdzie nie spotykanej masowości tego sportu począwszy, a na przeciętnie wysokiej jakości sprzętu, znajdującego się w aeroklubach i szkołach szybowcowych, skończywszy. A jeśli dodamy do tego, że oprócz kilku znanych nazwisk pilotów szybowcowych płci obojga, które wytrwale ugruntowują naszą przodującą pozycję w szybownictwie światowym, stale słyszymy o nowych ludziach, to pozornie wydawać by się mogło, że wszystko jest „na medal". Czy tak jest naprawdę? Nie brak wszak optymistów, którzy twierdzą, że przecież padają pięćsetki, sypią się diamenty, sześć pierwszych miejsc w II ZSKS, nawet obleciano trójkąt 500 km, czegóż więc ci pesymiści kraczą?

Jak dotąd większość szybowcowego wyczynu sportowego w naszej powojennej historii wiązała się z działalnością Wyczynowych Szkół Szybowcowych w Lisich Kątach i Jeżowie, zaś od kilku lat prymat w tej dziedzinie dzierży Leszno. **W ciągu ostatnich lat niektóre aerokluby regionalne dają znać o sobie jakimś sporadycznym wyczynem będącym wynikiem raczej pomyślnego zbiegu okoliczności, niż racjonalnej w tym kierunku działalności.**

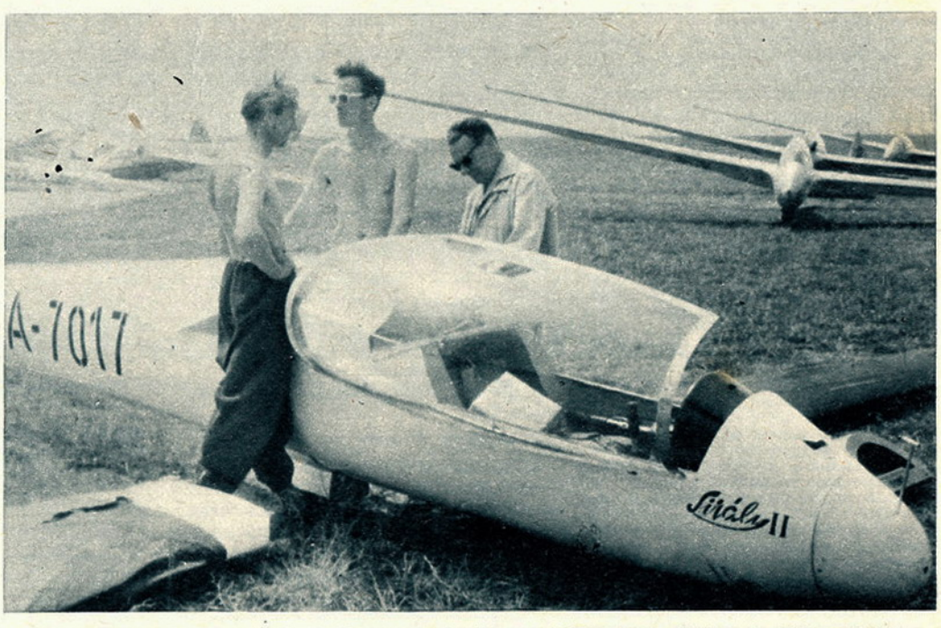
Miłym, ale jakże odosobnionym wydarzeniem w tej dziedzinie była w tym roku inicjatywa Aeroklubu Jeleniogórskiego, który zgromadził niezbędne środki materialne i korzystając z gościny Aeroklubu Ziemi Lubuskiej zorganizował dla pilotów wyczynowych 3-tygodniowy obóz na lotnisku Przylep k/Zielonej Góry.

Oceniając jak najbardziej pozytywnie każdą działalność aeroklubów, zmierzającą do uzyskiwania na swoim „podwórku" wyczynów sportowych niezależnie od realizacji programów wyszkolenia, **nie można jednak przejść do porządku dziennego nad bezspornym faktem upadku szybowcowego wyczynu sportowego w Wyczynowych Szkołach Szybowcowych w Lisich Kątach i Jeżowie, czy też na Żarze,** który jednakże nigdy nie miał aspiracji do wielkiego wyczynu sportowego, natomiast zawsze z wielkim powodzeniem realizował wyczyn podstawowy — warunki do srebrnych odznak szybowcowych. Jeżeli idzie o WSS w Lisich Kątach i Jeżowie, to mają one z natury rzeczy zupełnie inny profil wyczynowego latania i dlatego nie można ich wyników mierzyć jakimś wspólnym miernikiem. Lisie Kąty, od samego początku — to wyczyn nastawiony na wszystkiego rodzaju przeloty, Jeżów — to przede wszystkim wyczyn wysokościowy.

Zarówno WSS w Lisich Kątach, jak i WSS w Jeżowie mają w ciągu roku okresy kulminacyjne, związane niepodzielnie z warunkami atmosferycznymi i specyfiką tych szkół. W Jeżowie okres ten przypada mniej więcej między połową października, a końcem grudnia (moje spostrzeżenie), w Lisich Kątach trwa od połowy maja do końca lipca. Październik, listopad, grudzień, to okresy jesiennych wiatrów południowych, które w Jeżowie dają możliwość wykorzystania warunków falowych. Tzw. „fala wiosenna" — luty, kwiecień też daje znać o sobie od czasu do czasu' nie stanowi jednak reguły, podczas gdy „fala jesienna" to murowane „żniwa diamentowe" — niestety od dwóch lat czekające na swoich kosiarzy. Maj — lipiec dla Lisich Kątów i zresztą dla całej Polski nizinnej, to okres nieustabilizowanych warunków atmosferycznych, częste zmiany mas powietrznych stwarzają najdogodniejsze w ciągu całego roku warunki dla przelotów.

Te dwa okresy więc powinny być dla tych szkół okresem przysłowiowej „prosperity". Tak jednak nie jest — zwłaszcza w roku 1962. Nie mam zamiaru stawiać tu żadnych recept, czy też pouczać znacznie bardziej doświadczonych od siebie szybowników jak należy organizować latanie, aby wielki wyczyn sportowy znów zagościł tak w Jeżowie jak i w Lisich Kątach. Chcę tylko wyrazić pogląd, że roczny program działalności tych, jak by nie było, wyczynowych i mających za sobą rzeczywiście olbrzymi dorobek szkół szybowcowych powinien uwzględniać prawdziwie wyczynowe latanie właśnie w okresach „kulminacji", by w pozostałych okresach móc spokojnie i z czystym sumieniem podporządkować wyczyn sportowy innym, nie mniej ważnym zadaniom postawionym przed tymi ośrodkami. Niestety, ustawienie profilu latania w tych szkołach w perspektywie całego roku nie leży w ich kompetencjach. Sądzę, że w tym miejscu doskonale wszyscy się zrozumiemy. Rok ma równych dwanaście miesięcy. Powinno wystarczyć ich i dla wielkiego wyczynu sportowego i dla szkolenia podstawowego czy metodycznego, a także dla naprawdę ciężko zapracowanego okresu wypoczynku dla personelu tych szkół.

MAREK PAWLUK



II Międzynarodowe Zawody Szybowcowe Krajów Socjalistycznych skończone. Ekipa węgierska demontuje swój szybowiec „Siraly II". Pierwszy od prawej Walenty Hardt — szef wyszkolenia WSS Lisie Kąty.

„HUSARSKIE SKRZYDŁA"

„HUSARSKIE skrzydła" są odznaką noszoną na czapce przy tradycyjnej harcerskiej lilijce, podobnie jak skrzydła husarskie noszone przy orłach w Wojskach Lotniczych.

Zdobycie „husarskich skrzydeł" jest trudne, a dowodem tego może być najlepiej fakt, iż wiele jest w Polsce drużyn lotniczych o długoletnim istnieniu, ale zaledwie trzy spośród nich otrzymały ową odznakę. Warunki zdobycia „husarskich skrzydeł" są następujące:

1. Bardzo dobry poziom pracy harcerskiej drużyny (szczepu) lotniczej.
2. Prowadzenie wychowawczej pracy lotniczej w drużynie (szczepie) oraz prowadzenie zajęć lotniczych metodami harcerskimi.
3. Wykazanie się drużyn ciekawym dorobkiem lotniczym, wysokim stopniem specjalizacji oraz zdobyciem przez przeszło połowę członków drużyny wyszkolenia lotniczego (szybowcowego, modelarskiego, spadochronowego).
4. Posiadanie przez drużynę zespołu instruktorów lotniczych.
5. Osiągnięcie dobrych wyników popularyzacji lotnictwa w swoim otoczeniu.
6. Uzyskanie dobrych wyników w ogólnopolskim Turnieju Drużyn Lotniczych.

Jak widać wymagania są bardzo duże. Warto więc zapoznać się, choćby pobieżnie, z wyróżnionymi jednostkami. Pierwszą jest **krakowski szczep 19 Lotniczej Drużyny Harcerzy im. Żwirki i Wigury.** 19 LDH powstała w styczniu 1957 r. i w następnych latach rozrosła się w szczep (który jest jednostką harcerską, skupiającą kilka drużyn o jednakowych zainteresowaniach lub specjalnościach). Szczepowym jest podharcmistrz Marek Kudasiewicz — dawny drużynowy 19 LDH. Do ważniejszych osiągnięć tej jednostki należy: obsługiwanie przez jeden wakacyjny miesiąc w roku 1958 Centrum Spadochronowego w Nowym Targu oraz w roku 1960 zorganizowanie wędrownego obozu, który popularyzował lotnictwo wśród obozów i kursów harcerskich.

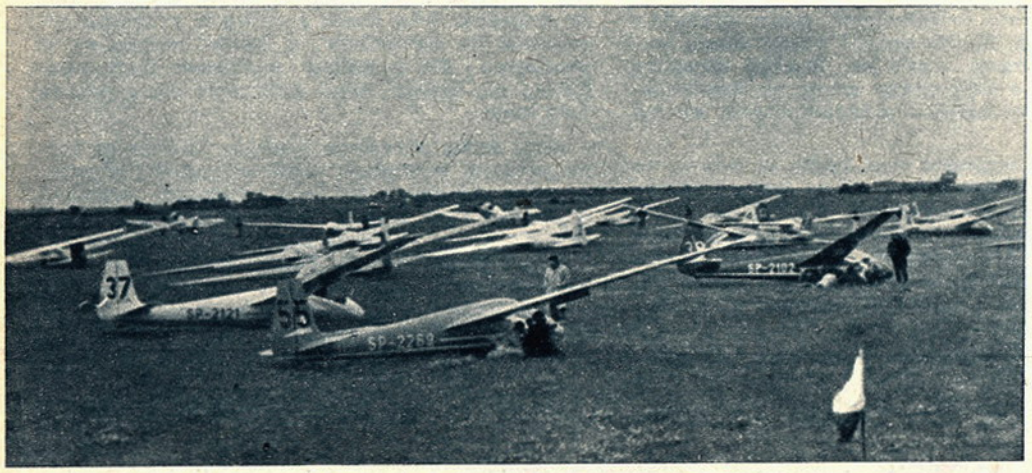
Następną wyróżnioną jednostką jest **10 Szczep Lotniczy „Wzlot" z hufca Gdańsk- Śródmieście.** Szczep ten rozwinął się z 10 Lotniczej Drużyny Harcerzy z Gdańska, która powstała w 1957 roku. Szczepowym jest harcmistrz Tadeusz Wójcik. Szczep posiada własny ośrodek lotniczy i prowadzi kursy przodowników modelarstwa lotniczego. Specjalnością gdańskiego szczepu są organizowane corocznie na jesieni wspaniałe, największe w Polsce — zawody latawców.

Trzecią z wyróżnionych jednostek jest **Harcerski Szczep lotniczy „Błyskawica" z Wrocławia.** Szczep ten powstał w roku 1958, rozwija się na bazie, założonej w roku 1956, 9 Lotniczej Drużyny Harcerskiej im. Dywizjonu 303. Szczepowym jest podharcmistrz Ryszard Komorowski. Szczep kieruje pracą Harcerskiego Ośrodka Lotniczego przy Aeroklubie Wrocławskim, posiada własny samolot CSS-13 „Błyskawica", prowadzi popularyzację lotnictwa na terenie całego województwa wrocławskiego. Prowadzi szkolenie modelarskie, spadochronowe i szybowcowe — ma też przeszkolonych pilotów samolotowych. Warto także wspomnieć o jego udziale w Gwiaździstym Zlocie Dziennikarzy, o czym pisała już „Skrzydlata Polska". Zresztą nie będzie dużej przesady w stwierdzeniu, że prawie każda impreza lotnicza Wrocławia odbywa się z udziałem „Błyskawicy".

Podkreśla się specjalnie, iż „husarskie skrzydła" nie są przyznawane poszczególnym harcerzom. O zdobyciu owego zaszczytnego wyróżnienia decyduje praca zespołu. Spodziewać się należy, iż w ślad za w/w szczepami i inne jednostki harcerskie otrzymają zaszczytne wyróżnienie. Wiadomo, że harcerze poznańscy, górnośląscy i rzeszowscy też mają ładne osiągnięcia, a i inni chcą być coraz lepsi.

Harcerze pragną czynem dowieść, iż słowa: „My Polski czujna straż, husarii dawnej huf" (z marsza lotniczego) w jakimś stopniu i ich dotyczą. A oznacza to, że przypięcie „skrzydeł husarskich" do czapki zobowiązuje do jeszcze lepszej pracy harcersko-lotniczej.

ANDRZEJ ZBIEGNIEWSKI



Szybowce „Mucha-Standard" na starcie VIII Szybowcowych Mistrzostw Polski w Lesznie. Foto: J. Pomianowski (2)

Nowe licencje dla personelu latającego

REALIZUJĄC postanowienia Ministra Komunikacji, zawarte w rozporządzeniu z dnia 7 września 1961 r. o personelu lotniczym, Departament Lotnictwa Cywilnego przystąpił od września br. do wymiany dotychczasowych świadectw na nowo obowiązujące licencje.

Prace związane z wydawaniem nowo ustalonych licencji obejmują w pierwszej kolejności personel latający i zgodnie z zamierzeniem powinny być zakończone do 11 kwietnia 1963 r. Wydawanie licencji dla lotniczego personelu naziemnego odbywać się będzie w roku przyszłym, w okresie od kwietnia do 11 października.

W związku z wymianą dotychczasowych świadectw personelu latającego na nowe licencje, DLC już na kilka miesięcy przed zamierzoną akcją wysłał do wszystkich zainteresowanych jednostek i insytucji specjalne pisma okólne, wyczerpująco i szczegółowo informujące o toku i sposobie załatwiania wszystkich spraw z tym związanych. Pomimo to, z winy i ze szkodą dla samych zainteresowanych, część personelu latającego nie wypełnia należycie obowiązku terminowego złożenia w DLC wymaganych dokumentów o wydanie im nowych licencji.

Terminy złożenia odpowiednich podań i dokumentów o wydanie nowych licencji zostały ustalone dla poszczególnych jednostek i instytucji na okres od września br. do stycznia 1963 r. i podane zostały zainteresowanym do wiadomości dostatecznie wcześnie.

Prowadzona przez DLC weryfikacja polega na dokładnym sprawdzeniu wymagań, jakim ubiegający się o wydanie mu nowej licencji lub dodatkowego uprawnienia — zgodnie z rozporządzeniem Ministra Komunikacji o personelu lotniczym — powinien odpowiadać.

Wymagania te dotyczą m. in. wieku i obywatelstwa polskiego, sprawności fizycznej i psychicznej, wykształcenia, praktyki w zakresie lotnictwa i kwalifikacji moralnych. Wymienione wymagania muszą być należycie udowodnione drogą przedłużenia przy podaniu odpowiednich dokumentów.

Kandydat ubiegający się o licencję lub dodatkowe uprawnienia powinien również odpowiadać odpowiednim wymaganiom dotyczącym wiadomości i umiejętności w zakresie lotnictwa. O ile zainteresowany nie występuje o licencję (dodatkowe uprawnienie), w stosunku do której obowiązują wyższe wymogi, niż do obecnie posiadanego przez niego świadectwa, to nie jest poddawany dodatkowemu sprawdzaniu w zakresie wiadomości i umiejętności.

Natomiast wszyscy zainteresowani, którzy nie posiadają dotychczasowych świadectw, muszą złożyć odpowiednie egzaminy przed Lotniczą Komisją Egzaminacyjną. Harmonogram sesji egzaminacyjnych LKE, obejmujący okres do miesiąca kwietnia 1963 r., został podany do wiadomości przez DLC już w kwietniu br. Częstotliwość egzaminów i ich terytorialne rozmieszczenie stwarzają sprzyjające warunki dla egzaminowanych.

Długoplanowa i właściwie ustawiona przez DLC praca daje całemu personelowi latającemu dogodne możliwości uzyskania w ustalonym terminie odpowiednich licencji. Jak jednak wykazuje dotychczasowa praktyka, pewna część personelu latającego — niestety — bardzo lekkomyślnie tych możliwości nie wykorzystuje.

Do 30% kandydatów na licencje nie zgłasza się do egzaminów przed LKE, zaś około 20—30% staje do egzaminów nie w pełni przygotowanych. Również znaczna część podań o licencje składanych w DLC nie jest właściwie udokumentowana, skutkiem czego nie są one przyjmowane.

Z dniem 12 kwietnia 1963 roku cały personel latający dla pełnienia określonych czynności w lotnictwie cywilnym **obowiązany jest** posiadać licencję lub licencję z dodatkowymi uprawnieniem. Dotyczy to również uczniów pilotów (skoczków), którzy w czasie szkolenia przekroczyli ilość godzin lotu (ilość skoków) wymaganą dla wydania odpowiedniej licencji więcej niż o połowę. (Dla pilotów szybowcowych górna granica godzin ustalona została osobno na 50).

W tym zakresie sprawa latania (wykonywania skoków) jest jednoznacznie ustalona i nie można liczyć w roku przyszłym na żadną taryfę ulgową.

Warto również wziąć pod uwagę i to, że o ile ktoś z zainteresowanych nie złoży w ustalonym terminie należycie udokumentowanego podania o wydanie mu nowej licencji, wówczas DLC wyznacza termin drugi — po załatwieniu wszystkich podań złożonych w planowanych terminach — **bez gwarancji** wydania licencji przed 11 kwietnia 1963 r.

Tych kilka krótkich uwag adresowanych jest do tych wszystkich, którzy (być może) liczą na „jakoś to będzie — i tak będę latał". Będą.. ale w miesiącu maju, czerwcu lub lipcu — po otrzymaniu licencji w drugim terminie.

JERZY ŚWIĄTEK

NASI KORESPONDENCI PISZĄ

POZNAŃ

DOWODZTWO jednostki wojskowej przy aktywnej współpracy Aeroklubu Poznańskiego urządziło wielką imprezę, mającą na celu popularyzację sportu lotniczego na terenie powiatu. Tłumy mieszkańców miasta i okolic zebrały się na lotnisku, gdzie odbyły się pokazy. Wysoko nad zebranymi samolot akrobacyjny „Zlin" rozpoczął pokazy, demonstrując figury akrobacji. W przerwie pomiędzy jedną a drugą ewolucją pilot popisywał się strącaniem kolorowych baloników wypuszczonych z ziemi. Następnie wykonano akrobację podstawową na szybowcu „Mucha-100" i samolocie „CSS-13" oraz wyższy pilotaż na szybowcu „Jastrząb" (pil. Kazimierz Ziętek).

Niespodzianką dla zebranych był skok spadochronowy z 10 sekundowym opóźnieniem oraz mrożący krew w żyłach skok metodą zrywu z wysokości najwyżej 100 m. W tym przypadku na spadochronie zrzucono kukłę, o czym zebrani oczywiście nie wiedzieli. Wszelkie ewolucje w powietrzu objaśniano zebranym przez głośniki. Na zakończenie imprezy odbyło się losowanie cegiełek-losów na budowę szkół. Posiadacze szczęśliwych kuponów odbyli kilkuminutowe loty w samolocie CSS-13 nad miastem.

Jacek Mackiewicz

ZIELONA GÓRA

AKTYW LZS w Przylepie dokonał ostatnio podsumowania całorocznej pracy. Wśród zaproszonych gości na walne zebranie przybył prezes Rady Wojewódzkiej LZS Mieczysław Wiewiórka, przewodniczący Powiatowej Rady LZS Zdzisław Kil, a także członkowie Aeroklubu Ziemi Lubuskiej. Członkowie LZS w Przylepie obiecująco realizują swoje zadania. Klub zrzesza ponad 100 członków oraz prowadzi szereg sekcji. Żywotność klubu przejawia się nie tylko na własnym boisku. Członkowie prowadzą wymianę doświadczeń z aeroklubem, organizują wspólne mecze itd. Dobrze rozwija się również życie świetlicowe. Na wspólnych wieczorkach towarzyskich prowadzone są dyskusje, pogadanki i gry. Zespół aktywnie współpracuje również z ZMW. W wyniku takiej współpracy można było oddać przed terminem do dyspozycji młodzieży boisko sportowe, przy którym większą część robót wykonali członkowie w czynie społecznym. W dowód współpracy z Aeroklubem Ziemi Lubuskiej aktyw LZS postanowił przyjąć dla swego klubu nazwę „Lotnik". Natomiast aeroklub zobowiązał się wspólnie z dyrekcją MPK w Zielonej Górze objąć patronat nad klubem.

Eugeniusz Fedoruk

JELENIA GÓRA

INTENSYWNE loty trwają w Aeroklubie Jeleniogórskim prawie każdego dnia. Do wyjątkowo udanych dni zaliczyć należy niedzielę 29 lipca br. Już poranny błękit był doskonałą zapowiedzią. Wcześnie ruszyło osiem szybowców na trasy przelotów. Pozostały tylko, zaangażowane przy szkoleniu młodzieży, „Czaple". Długo panowała na lotnisku pustka. W godzinach popołudniowych rozpoczyna się masowy zlot. Trasę Jelenia Góra — Wrocław — Jelenia Góra długości 174 km pokonali piloci: Mirosław Berner, Jerzy Pawłowski, Zygmunt Znaniecki z Janem Osmólskim i Henryk Lisiecki. Przelot docelowo-powrotny Jelenia Góra — Ostrów Wlkp. — Jelenia Góra (338 km) wykonali: Julian Ziobro, Wiesław Dziedzio, Bronisław Czapski i Stanisław Babiarz. Dwaj ostatni lotem tym zdobyli diamenty do złotych odznak szybowcowych. W ciągu jednego dnia 13 szybowców wylatało 84 godziny, przelatując po trasach zamkniętych — 2 025 kilometrów.

29 lipca zakończył się pierwszy turnus Lotniczego Przysposobienia Wojskowego. Ośmiu uczestników otrzymało dyplomy i odznaki pilota III klasy. Przeciętnie każdy z nich wylatał 25 godzin. Zdobyli oni 4 warunki czasowe i 3 wysokościowe do srebrnych odznak szybowcowych.

Tego samego dnia, jeden z najlepszych spadochroniarzy jeleniogórskich, Hipolit Gołąbek pobił rekord Polski w skoku na celność lądowania z wysokości 1 500 m z natychmiastowym otwarciem spadochronu. Dotychczasowy rekord należał do Henryka Czyża.

Mariola Ziobro

Załoga

LECIELI na wysokości dziewięciu tysięcy metrów. Gdzieś przed nimi w dole dalekie reflektory błyskawic ostrzegały, iż wkrótce maszyna znajdzie się w strefie burzy. Na tej wysokości czuli się bezpieczni. Leon, pilotujący samolot, zapytał Andrzeja:

— Kiedy będziemy nad tym kłębowiskiem?

Po chwili usłyszał w słuchawkach głos nawigatora.

— Za sześćdziesiąt sekund. Potworna burza. Będzie widowisko. Tadek! — nawigator mówił teraz do strzelca — zazdrościsz chyba tej chmurze siły ognia, co?

— Ale nie celności! — odciął się strzelec. — Pioruny biją na chybił trafił!

— Mamy szczęście — włączył się pilot. — Wczoraj ten cumulus, a teraz burza.

Doskonale pamiętali tę przygodę z cumulusem. Właśnie wystartowali. Musieli natychmiast nabrać wysokości. Przed samolotem wyrastał wielki, wypiętrzony, wspaniale rozbudowany cumulus. Pilot, krążąc spiralnie wokół powietrznego fenomena, windował samolot w górę. A cumulus był rzeczywiście okazem rzadkiej piękności. Błyszczał w słońcu nieskazitelną, aż kłującą w oczy bielą, to znów wabił siną barwą cieni. Załodze wydawało się, że wędrują po świecie dziwacznej cywilizacji, którą zburzył przed wiekami jakiś potworny, nie wyjaśniony, tajemniczy kataklizm. Ocalałe fragmenty gigantycznych budowli stały nad tonącymi w mroku przepaściami. Grube, wielkie kolumny uginały się pod ciężarem masywnych sklepień. Zdawało się, że jeszcze chwila i runą z łoskotem na ich maszynę. A dalej jary, przełęcze i wąwozy, nad którymi strzelały prostopadle w górę urwiste skały koloru mleka.

Bombowiec zalało światło. Lecieli teraz po słonecznej stronie wielkiej chmury. Milczenie załogi, urzeczonej niepowtarzalnym pięknem, przerwał nawigator.

— Tak musiały kiedyś wyglądać Pompeja i Herkulanum!

To było wczoraj! Po południu. A dziś? Kończą się nocne loty. Załoga wraca po wykonaniu zadania. Są sami w ciemnym i groźnym bezkresie. Od czasu do czasu tylko słyszą głos kierownika lotów z dalekiego lotniska. I teraz ta kłębiąca się pod nimi burza.

Andrzej drwił z Leona.

— Może byś w tej chwili wypróbował swoją receptę na mój zły humor?

W słuchawkach nawigatora dźwięczało nieokreślone pomrukiwanie pilota.

A z tą receptą, to bywa tak: gdy lecą nad chmurami, pilot czasem tak manewruje maszyną, że jego kabina znajduje się w słońcu, natomiast kabina nawigatora nurza się w chmurach.

— No cóż? — upierał się Andrzej. — Może jednak spróbujesz?

— Lepiej popatrzcie w dół — uciął rozmowę strzelec.

Granatową płaszczyznę, rozciągającą się pod nimi, przecięła w różnych kierunkach błyskawica. Z wysokości kilku tysięcy metrów mogli ogarnąć ogrom burzowej chmury. Czekali na kolejną akcję błyskawic. Wydawało im się, że ktoś gigantycznym płomieniem acetylenu kroi zygzakowatym ściegiem ruchliwe, ponure, groźne kłębowisko chmur.

Ogarnęło ich wrażenie, że nic nie zdoła się oprzeć niszczycielskiemu działaniu elektrycznej iskry, że w czasie kolejnej eksplozji błyskawic ujrzą obłok rozpadający się na strzępy.

Ogromna chmura kłębiła się jednak jak przedtem. Groźna, nienaturalnie piękna.

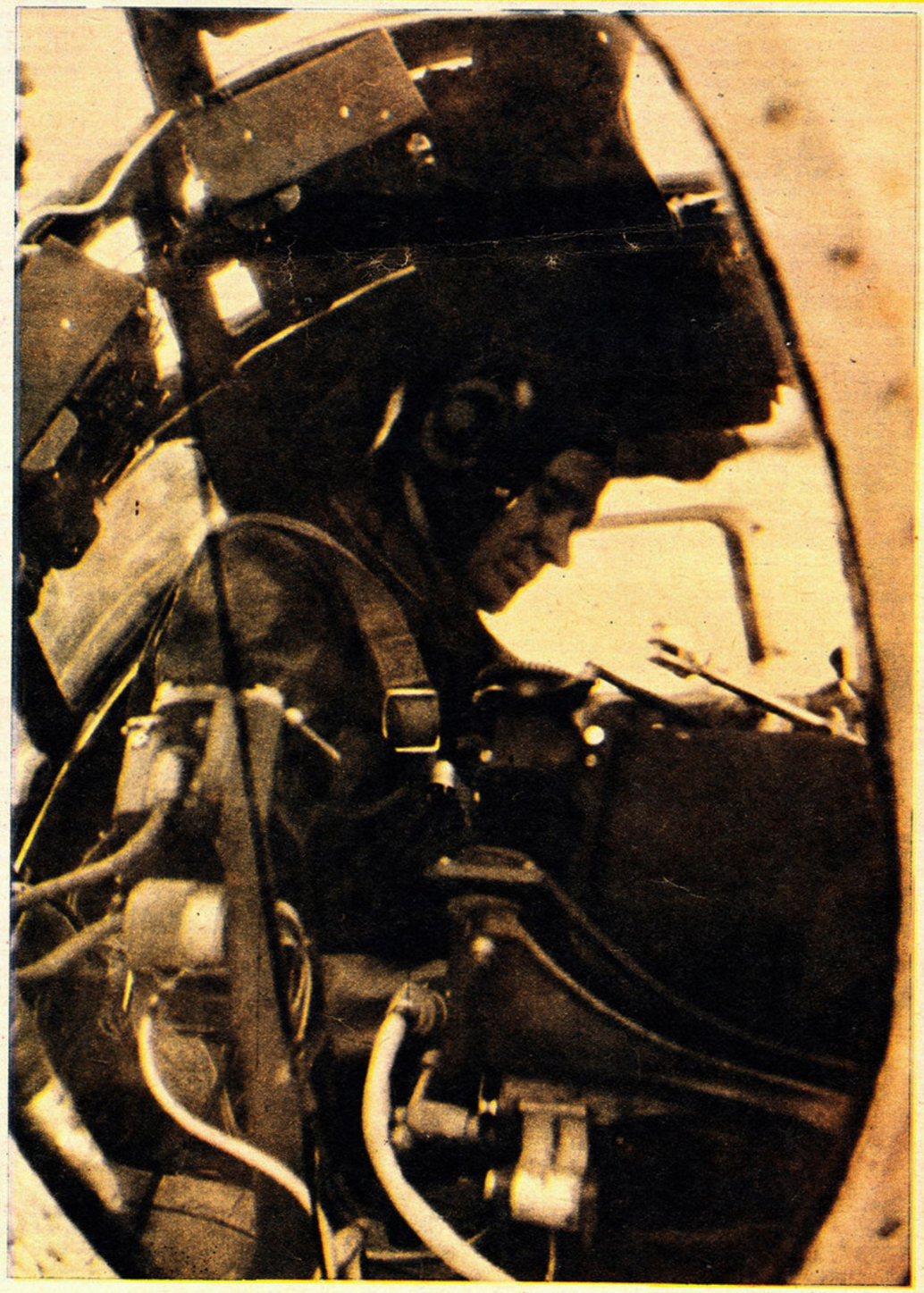
Szybko minęli burzową strefę. Od lotniska dzieliło ich kilkadziesiąt minut lotu. Bombowiec, błyszcząc zielenią i czerwienią pozycyjnych świateł, mknął wyznaczonym kursem.

Nawigator, ppor Andrzej Beyer, zamyślił się. Już dwa lata razem z por. pilotem Leonardem Bohdziulem i strzelcem rtg kpr. Tadeuszem Żywickim tworzą załogę, najmłodszą załogę w jednostce. Stanowią rodzinę, którą nierozdzielnie łączą więzy tych samych zadań, ambicji i przeżyć. Dziś trudno przypomnieć sobie dokładnie jak się dobrali. Zanim zaczęli razem latać, stanowili już zgrany kolektyw. Rozkaz dowódcy o utworzeniu z nich załogi samolotu bombowego był tylko formalnym potwierdzeniem ich życzeń.

Załoga. Są zespołem nie tylko w powietrzu lecz także na ziemi. Znają swoje wady i zalety, zainteresowania i kompleksy. Wiedzą, co każdy z nich lubi i czego nie cierpi. Potrafią po locie krytykować się wzajemnie, gdy któryś z nich o czymś zapomniał, coś przegapił. Są wobec siebie bezpośredni i szczerzy. Tak jak w dobrej, zgranej rodzinie.

Pracują nad wykonaniem zadania nie tylko na pokładzie maszyny, lecz także przed startem. Wstępne przygotowanie do lotów, zazwyczaj z udziałem dowódcy eskadry i instruktorów, jest dla nich zaledwie podstawą do dalszej pracy myślowej. Szczegóły muszą rozgryźć sami, omówić wszelkie ewentualności. Bywa przecież tak, że założenia lotu mogą z różnych przyczyn nie pasować do warunków, z jakimi zetkną się w powietrzu. Na przykład meldunek meteorologiczny nie zawsze musi pokrywać się z pogodą faktyczną.

Mają ściśle określone funkcje. Realizując różne zadania, wykonują wiele czynności. Wystarczy, że strzelec, pilot lub nawigator zapomną o jednej z nich, a start będzie zmarnowanym lotem. Są pewni, iż w każdej chwili mogą na siebie wzajemnie liczyć. Nawigator wie, że lecąc na bombardowanie pilot, w odpowiednim momencie będzie przypominał mu czynności, o których on mógłby zapomnieć, że w słuchawkach zawsze usłyszy głos por. Bohdziula:



— Przelecieliśmy dalszą...
— Ogólny włącznik...
— Dźwignia...
— Bomby...
— Kasety...

Zazwyczaj nawigator wszystkie te czynności już wykonał. Pilot przypomina na wszelki wypadek, bo może się zdarzyć...

Było to wiele miesięcy temu. Stanowili załogę od niedawna. Latali wtedy z celownikiem optycznym. Wykonali już zajście nad cel. Beyer kolejno podawał Bohdziulowi ile stopni pozostało do zrzutu.

— Trzydzieści...
— Dwadzieścia...
— Piętnaście...
— Dziesięć...

W kolumnę liczb wdarło się niespokojne pytanie pilota:

— Kasety!?

Nawigator zareagował błyskawicznie. Kasety nie były włączone. Włączył. Jedno pytanie pilota uratowało honor załogi. Bomby trafiły w cel.

Kiedy indziej pilot i nawigator, zanim zdecydowali się na zrzut, musieli rozwiązać dziwną zagadkę. Ppor Beyer wpatrzony w ekran celownika zauważył cztery impulsy. Powinny być dwa. Które są właściwe? Podzielił się swoją wątpliwością z pilotem. Zaczęli się zastanawiać, myśleć, kombinować. Gdy minęli radiostację dalszą, ustalili impulsy właściwe.

Zrzucili bomby. Przez 30 sekund całą załogę dławiła zmora niepewności. Odetchnęli z ulgą, gdy usłyszeli meldunek z poligonu:

— Widziałem!

Bomby eksplodowały w celu. A gdyby pomylili impulsy? Strach pomyśleć!...

Gdy do akcji wkracza strzelec rtg kpr. Tadeusz Żywicki — zarówno nawigator jak i pilot czuwają, by nie spudłował, by o czymś nie zapomniał. Strzelec z kolei, obserwując podwozie, klapy, trymer, kontroluje niektóre czynności pilota.

Byli już na podejściu do lotniska. Mieli lądować. Naraz pilot usłyszał głos strzelca.

— Klapy?

Sprawdził, nie wypuścił klap. Ze zwiększoną prędkością mogliby wylądować za pasem.

Załoga. Trzech ludzi. Jedna odpowiedzialność, jedna ambicja, wspólne przeżycia, absolutne wzajemne zaufanie.

Wracali z bardzo długiej trasy. Dolatywali już do lotniska. Usłyszeli ostrzeżenie kierownika lotów:

— Nad lotniskiem opady!

Pilot odruchowo spojrzał na paliwomierz. Płonęły już czerwone lampki. Kończyło się paliwo. Przed radiostacją samolot wpadł w strugi deszczu. Wodna mgiełka zamazała oszklenie wiatrochronu. Prawie nic nie było widać. Pilot czuł się jak w zasłoniętej kabinie. Minęli dalszą. Pasa nie widział ani pilot, ani nawigator.

Bombowiec lotem szybowym zniżał się do lądowania. Zbliżył się do radiostacji bliższej. Wysokość 70 metrów. Pasa nie było widać.

Kierownik lotów zauważył, iż samolot zbliża się nad lotnisko około 150 metrów z prawej strony pasa. Pilot usłyszał komendę:

— Na drugi krąg!

Maszyna z łoskotem przeleciała nad lotniskiem. Wzrok por. Bohdziula znów zatrzymał się na paliwomierzu. Pilotowi wydawało się, że czerwone lampki błyszczą jaskrawiej. Płonęły tym samym obojętnym światłem. Gdyby mieli zapas paliwa, mogliby poczekać w powietrzu na przejaśnienie.

Znów włączyła się ziemia.

— Podchodź do lądowania. Będę naprowadzał — głos kierownika lotów brzmiał rzeczowo, spokojnie. Pilot poczuł się lepiej.

— Odwróć w lewo.

Byli znów nad bliższą.

— Dobrze. Pas masz trochę z prawej.

W ostatnim momencie przed przyziemieniem pilot zdążył jeszcze „dać prawą nogą". Wprowadził bombowiec nad pas...

...I oto znów wracają z dalekiej, długiej trasy. Nocą. Gdzieś daleko pozostawili za sobą burzę z jej refleksami błyskawic. Przed nimi w dole światła lotniska. Znajome, przyjazne, ciepłe. Za chwilę wśród różnokolorowych, migotliwych punktów, wytryśnie biały strumień reflektora. Usłyszą dobrze znany im głos kierownika lotów:

— Lądować zezwalam.

...Maszyna, jak drapieżny ptak, zmęczony długim lotem, pośpiesznie dotknęła kołami betonowego pasa.

RAJMUND KULIŃSKI

MINISTER ODPOWIEDZIAŁ NEGATYWNIE

Jak zamiar organizacji Klubu Wodnoszybowcowego w Gdańsku mógł spowodować wywołanie wojny z Niemcami.

NIEWIELE wie się obecnie o wodnoszybownictwie z okresu międzywojennego. Dziś ta gałąź sportu nie istnieje u nas wcale. Jednak analizując dzisiaj różne dziedziny sportu z historycznego punktu widzenia, a lotniczego w szczególności, należy wspomnieć i o wodnoszybownictwie.

Gdy człowiek zdrowo myślący przeczyta niniejszy tytuł, z pewnością pomyśli, że cała historia jest bluffem.

Tak jednak nie jest.

W latach 1935—1936 studenci Politechniki Warszawskiej — Kazimierz Tomaszewski i Aleksander Muraszew, przy wydatnej opiece ze strony prof. Witoszyńskiego, zbudowali wodnoszybowiec. Prototyp wodnoszybowca, a raczej amfibii, gdyż mógł startować również z lądu i lądować na wodzie, po przejściu dmuchania i innych prób łącznie z Veritasem, został oblatany początkowo z holu na lotnisku mokotowskim, a następnie na Wiśle, przez pilotów Ulassa, Szczudłowskiego i Pełkę.

Najwięcej, bo około 60 lotów wykonano w Warszawie na Wiśle z liny skróconej (60 m), a potem z pełnej. Szybowiec holowano przez ślizgacz, pilotowany przez inż. Kołodzińskiego. Po tych próbach, które dały doskonałe wyniki, dalsze miały się odbyć w Pucku w tamtejszym dywizjonie lotnictwa morskiego.

Komenda Główna WF i PW w Warszawie wysłała szybowiec do Pucka, gdzie miano przeszkolić kilku pilotów tamtejszego Lotniczego Dywizjonu Morskiego (dowódca komandor pil. Szystowski), jak również wypróbować dane meteorologiczne skarpy wybrzeża i zbadać ewentualne działanie prądów wstępujących przybrzegowych i zdolność wodnoszybowca na żeglowanie. W końcu miano dokonać też analizy przydatności kabiny ślizgacza holującego wodnoszybowiec na przydatność jego w startach przy średniej fali.

Obaj konstruktorzy chcieli również ostatecznie wypróbować aparat hamowniczy do linki holowniczej, którą po starcie wypuszczono do długości 500 m. Wykonanie lotów, zebranie doświadczeń i wyszkolenie kilku pilotów samolotów morskich powierzono mnie, gdyż dokonałem najwięcej lotów na tym wodnoszybowcu i pełniłem służbowe funkcje w Komendzie Głównej WF i PW, w której to kompetencji znajdował się wówczas wodnoszybowiec.

Nie będę tu opisywał lotów i szkolenia, gdyż wszystko odbyło się pomyślnie, z wyjątkiem tego, że maszyna była za ciężka do żeglowania i w czasie prób nie zaistniały warunki noszenia. Po miesiącu lotów i szkolenia pilotów wojskowych, co dało dobre wyniki, wodnoszybowiec został rozmontowany i odesłany do Warszawy.

Ja i obaj konstruktorzy mieliśmy wracać koleją via Gdańsk. Tak się złożyło, że pilot Muraszew, korzystając z okazji przejazdu przez Gdańsk, postanowił omówić kilka zagadnień technicznych z kolegami studiującymi na Politechnice Gdańskiej. Nie mając potrzeby spieszyć się, wysiedliśmy w Gdańsku i nie bawiąc w mieście, gdyż czarne oddziały hitlerowców i ich bojówki włóczyły się po nim, udaliśmy się wprost na teren Politechniki.

W tamtejszym Bratniaku Muraszew spotkał się ze znajomymi kolegami, po czym zwrócili się oni do mnie z zapytaniem czy by nie było lepiej, gdyby studenci Polacy na Politechnice Gdańskiej mogli zorganizować u siebie Klub Wodnoszybownictwa i ćwiczyć się w tym sporcie na wybrzeżu w Brzeźnie, tym bardziej, że aby latać muszą jeździć do Aeroklubu Pomorskiego, a tak mieliby trening u siebie.

— Niemcy — mówili — latają na lotnisku gdańskim. My natomiast mamy kawałek polskiego brzegu moglibyśmy tam startować i wodować nie przeszkadzając w tym sporcie nikomu.

Zaindagowany odparłem, iż w przypadku gdy komendant WF i PW w Gdańsku nie będzie miał nic przeciwko temu — choć szybownictwo jest czystym sportem, to jednak znajduje się w ramach przysposobienia wojskowego — to właśnie z nim należałoby tę sprawę omówić. Na tym zakończyliśmy nasze rozmowy i wieczorem opuściliśmy Gdańsk.

Pracując w Warszawie zapomniałem o odbytej rozmowie w powyższej sprawie. Miesiąc upłynął spokojnie. Pewnego dnia w Komendzie Głównej WF i PW znalazł się major, adjutant ministra Raczkiewicza i powiadomił mnie, że pan minister chciałby mnie widzieć u siebie.

Po otrzymaniu tego zaproszenia stawiłem się u Raczkiewicza. Zameldowałem się i nadmieniłem, iż zgłaszam się, ale nie wiem w jakiej sprawie. Na to zapytanie otrzymałem z miejsca reprymendę, że organizuję na własną rękę w Gdańsku Klub Sportowo-Wojskowy i że to może wywołać konflikt z Rzeszą Niemiecką, której Forster jest w Gdańsku reprezentantem.

Odpowiedziałem, że nic mi o tym nie wiadomo, bowiem po pierwsze — organizowanie sportu nie może być zabronione w Gdańsku, gdyż tego żadne prawo międzynarodowe nie zabrania, po wtóre — znajduje się tam Okręgowy Komendant WF i PW z ramienia Polski i wszelkie poczynania sportowe Polaków w Gdańsku muszą iść przez niego, o czym tamtejsi studenci Politechniki Gdańskiej doskonale wiedzą i o czym zostali przeze mnie poinformowani.

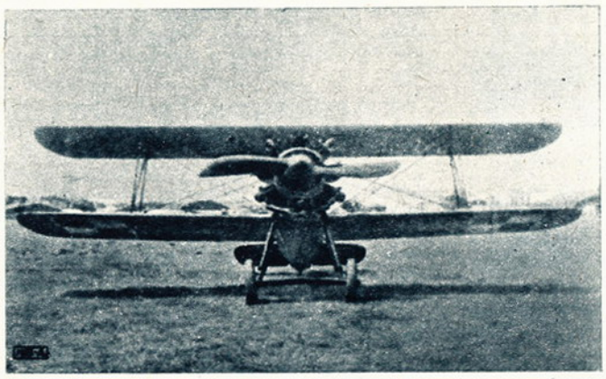
Prawdą jednak jest, że moje tłumaczenie nie zyskało aprobaty ministra i dostałem polecenie, abym nie przedsiębrał na przyszłość podobnych kroków. Odmeldowałem się więc i opuściłem gabinet ministra.

Tak więc wodnoszybownictwo zostało skazane na banicję z terenu Gdańska, gdyż, jak mi się zdaje, nie spodobało się to ówczesnemu hitlerowskiemu gauleiterowi Forsterowi, któremu solą w oku była Poczta Polska, a też uczniowie Polacy, gdyż młodzi studenci politechnik zawsze wiele wnoszą nowego i może rozwinęliby i ten sport.

MIECZYSŁAW SZCZUDŁOWSKI

Prawo przedruku zastrzeżone

Doświadczalny samolot myśliwski PWS-A



W wyniku zakupienia w 1928 r. licencji od czechosłowackiej firmy „Avia" na budowę w Polsce samolotu myśliwskiego Avia BH-33, w rok później tj. w 1929 r. w Podlaskiej Wytwórni Samolotów przystąpiono do jego seryjnej produkcji dla potrzeb polskiego lotnictwa myśliwskiego.

Celem jednak gruntownego sprawdzenia przydatności konstrukcji dla naszych potrzeb oraz ewentualnego stworzenia nowej polskiej linii rozwojowej tego samolotu — na kilku seryjnych egzemplarzach przeprowadzono wnikliwe próby i badania w locie oraz pełny program prób statycznych. Próby te miały na celu sprawdzenie słuszności rozwiązań w naszych warunkach.

W wyniku tych badań, dysponując bogatym materiałem, przystąpiono w PWS w 1930 r. do budowy egzemplarza noszącego robocze oznaczenie PWS-A. Opierając się częściowo na dokumentacji licencyjnej, wprowadzono jednak zasadnicze zmiany kadłuba, podwozia, płatów i usterzenia. PWS-A badany w ITBL wykazywał się lepszymi od BH-33 własnościami lotnymi, jednak przedłużające się próby przekreśliły całkowicie podjęcie seryjnej produkcji. Zakończenie prób PWS-A i wydanie o nim opinii zbiegło się z zakończeniem produkcji PWS-Avia BH-33, nie zdecydowano się jednak podjąć decyzji o produkcji PWS-A.

PWS-A był jednomiejscowym, jednosilnikowym zastrzałowym dwupłatem konstrukcji mieszanej.

Kadłub w przedniej części konstrukcji kratownicowej, za kabiną pilota — drewniany, wręgowy, kryty sklejką.

Usterzenie drewniane. Stateczniki kryte sklejką. Stery kryte płótnem. Podwozie zastrzałowe z poprzeczną, łamaną w osi symetrii osią. Podwozie amortyzowane amortyzatorem olejowo-powietrznym systemu „Avia". Płoza ogonowa amortyzowana sznurem gumowym. Płaty drewniane, sklejkowe, całość kryta płótnem. Płat dolny o większej rozpiętości od górnego. Lotki tylko na dolnym płacie. Skrzydła wsparte stalowymi wspornikami o kroplowym przekroju. Napęd samolotu stanowił silnik Bristol „Jupiter — IV" o mocy 420 KM oraz dwułopatowe drewniane śmigło „Szomański" typ PWS-A.

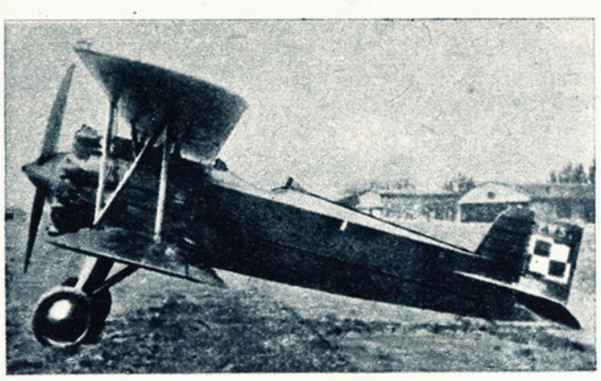
Uzbrojenie samolotu typowe dla Avii BH-33.

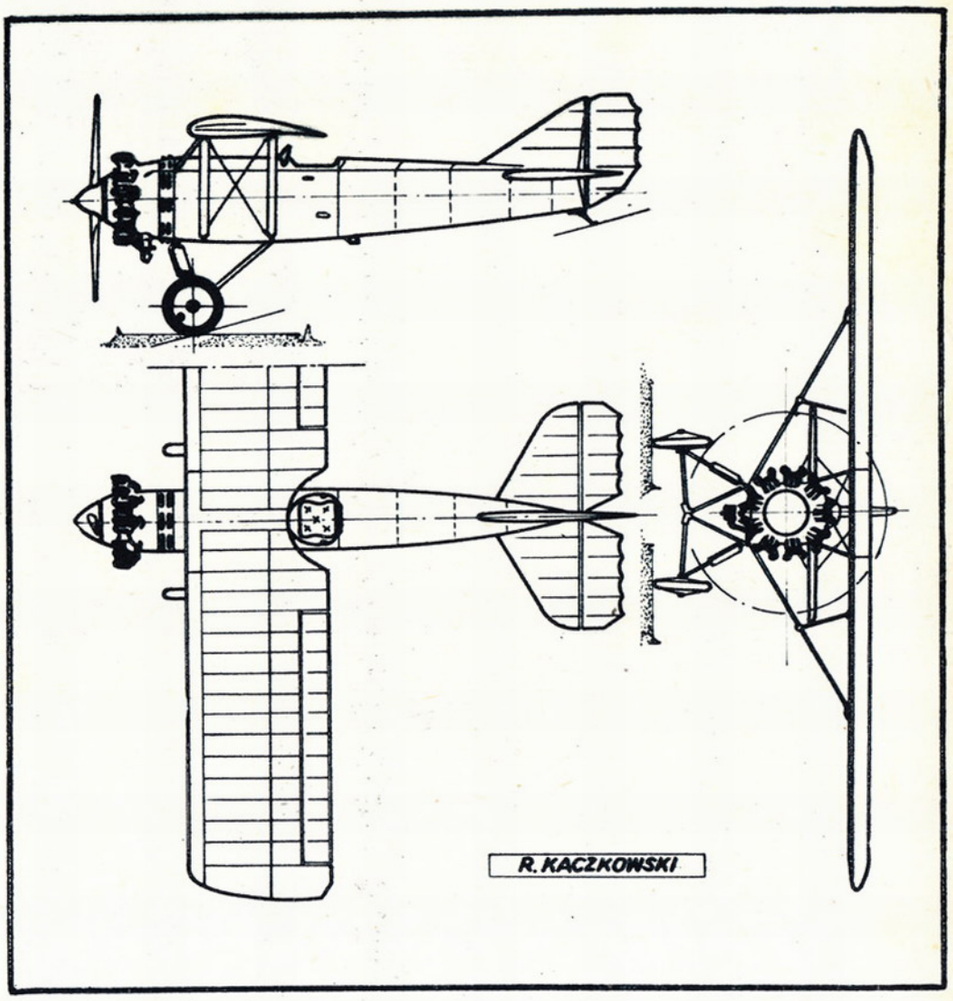
RYSZARD KACZKOWSKI

DANE TECHNICZNE

Rozpiętość górnego płata — 8,50 m
Rozpiętość dolnego płata — 8,90 m
Długość — 7,04 m
Wysokość — 2,79 m
Powierzchnia nośna — 21,86 m²
Powierzchnia nośna usterzenia poziomego — 2,69 m²
Powierzchnia nośna usterzenia pionowego — 1,20 m²
Ciężar własny — 824 kG
Ciężar ładunku — 400 kG
Ciężar w locie — 1324 kG
Obciążenie powierzchni — 60 kG/m²
Obciążenie mocy — 3,15 kG/KM
Prędkość maksymalna — 242 km/h
Prędkość wznoszenia na 1000 m — 7,7 m/sek
Czas wznoszenia na 1000 m — 2 minuty
Pułap — 7110 m
Zasięg — 450 km

Zdjęcia ze zbiorów autora.





Samolot szkolno-myśliwski PWS-11 bis

W rezultacie prób i badań w locie, przeprowadzonych na samolocie PWS-11 przez Instytut Badań Techniczno-Lotniczych, orzeczeniem ITBL samolot PWS-11 sklasyfikowany został jako samolot treningowo-akrobacyjny (opis PWS-11 podany był w „SP" — Nr 36 z 1958 r.). Na bazie PWS-11 Podlaska Wytwórnia Samolotów w połowie 1930 r. opracowała dalszą wersję oznaczoną PWS-11 bis z przeznaczeniem dla szkolenia pilotów myśliwskich.

Samolot PWS-11 bis produkowany był w niewielkiej, liczącej kilka egzemplarzy, tzw. „serii informacyjnej" na zamówienie lotnictwa wojskowego. W odróżnieniu od PWS-11 nowy model był staranniej opracowany konstrukcyjnie, z wprowadzeniem zmian w konstrukcji kadłuba, podwozia, skrzydeł i usterzenia.

Kadłub PWS-11 bis posiadał drewnianą, skorupową konstrukcję z pokryciem sklejkowym. Usterzenie pionowe i poziome w porównaniu z PWS-11 miało zwiększoną powierzchnię.

Statecznik pionowy i poziomy kryty sklejką. Stery kryte płótnem. Węzły podwieszenia podwozia wzmocniono, a cały układ otrzymał nieco inny kąt ustawienia goleni, przez co uzyskano korzystniejszy rozkład sił i większy współczynnik bezpieczeństwa podwozia przy starcie i lądowaniu w trudnym terenie.

Płat otrzymał inne zakończenie. Zmieniony został także układ lotek. Napęd samolotu PWS-11 bis stanowił gwiazdowy, dziewięciocylindrowy silnik produkowany w kraju z licencji amerykańskiej Wright „Whirlwind" o mocy 220 KM i dwułopatowe drewniane śmigło typu PWS-4B. Silnik nieoprofilowany.

R. KACZKOWSKI

DANE TECHNICZNE

Rozpiętość — 9,00 m
Długość — 6,70 m
Wysokość — 2,44 m
Powierzchnia nośna — 15 m²
Powierzchnia usterzenia poziomego — 2,3 m²
Powierzchnia usterzenia pionowego — 1,3 m²
Ciężar własny — 665,5 kG
Ciężar ładunku — 268 kG
Ciężar w locie — 933,5 kG
Obciążenie powierzchni — 62,2 kG/m²
Obciążenie mocy — 4,24 kG/KM
Prędkość maksymalna — 265 km/h
Prędkość lądowania — 80 km/h
Prędkość wznoszenia — na 1000 m — 5,9 m/sek
Czas wznoszenia na 1000 m — 2 min 44 sek
Pułap — 5 320 m
Zasięg — 875 km

POCZTA LOTNICZA

OFICERSKA SZKOŁA RADIOTECHNICZNA

Bogdan Nocuń — Radomsko, woj. łódzkie, Andrzej Wroczyński — Opole Lubelskie, Jan Gałązka — Grójec, woj. warszawskie, Stanisław Grębala — Kutno, woj. łódzkie, Józef Zarękawski — Strzyżanów, woj. poznańskie, Henryk Eustachewicz — Szczecin, Jan Gawron — Częstochowa, Zdzisław Grabowski — Będzin, woj. katowickie, Tadeusz Jóźwiakowski — Głogówek, woj. opolskie, Sławomir Pajęczyna — Opoczno, woj. kieleckie, Stefan Abramow — Krynica, woj. krakowskie, Bogdan Strzelec — Sępólno, woj. bydgoskie. Artur Gałach — Pasłęk, woj. olsztyńskie, Bronisław Lipman — Żary, woj. zielonogórskie. Wymienieni tu Czytelnicy piszą do nas w sprawie przyjęć do Oficerskiej Szkoły Radiotechnicznej w Jeleniej Górze — chcą tam pogłębiać swe wiadomości zdobyte podczas nauki w szkole średniej oraz zdobyć interesujący zawód. A oto garść informacji.

Oficerska Szkoła Radiotechniczna w Jeleniej Górze przygotowuje oficerów techników urządzeń radiolokacyjnych. W zależności od kierunku programu przewiduje szkolenie z zakresu budowy i eksploatacji urządzeń radiolokacyjnych, samolotowych lub naziemnych, samolotowych urządzeń radionawigacyjnych i strzeleckich celowników radiolokacyjnych. Podchorążowie zdobywają ponadto gruntowną wiedzę wojskową.

Konkursowe egzaminy wstępne odbywają się w końcu sierpnia i początku września z następujących przedmiotów: matematyka — pisemny i ustny, fizyka — pisemny i ustny, próba sprawności fizycznej.

Jeśli maturzysta stara się do OSR w tym samym roku, w którym ukończył szkołę średnią i jeśli na świadectwie ma z przedmiotów egzaminacyjnych w szkole oficerskiej oceny nie niższe niż „dobre" — zwolniony jest z nich i na egzaminie konkursowym poddany jest tylko próbie sprawności fizycznej. W wypadku egzaminów do OSR tymi przedmiotami jest matematyka i fizyka.

Kandydaci do OSR muszą ponadto odpowiadać następującym wymaganiom: stan wolny, nie przekroczony wiek 24 lat, odpowiednia zdolność fizyczna i psychiczna do służby wojskowej (kategoria „A"), odpowiednie kwalifikacje polityczno-moralne, wykształcenie w zakresie szkoły ogólnokształcącej albo innej szkoły uprawniającej do studiów w szkołach wyższych.

Nauka w szkole trwa 3 lata. Po jej ukończeniu otrzymuje się stopień oficerski i tytuł technika danej specjalności. Przed najzdolniejszymi otwierają się szerokie możliwości nauki, (np. w Wojskowej Akademii Technicznej).

ODPOWIEDZI RÓŻNE

Michał Lichtensztejn — Warszawa. Technikum lotnicze istnieje tylko we Wrocławiu. W lotnictwie pracować można też po ukończeniu Technikum Mechaniczno-Elektrycznego w Rzeszowie. Dokładne informacje o tych szkołach znaleźć można w poprzednim numerze „Skrzydlatej Polski".

Warszawa nie posiada technikum lotniczego.

*

Prenumeratę „Skrzydlatej Polski" przyjmują wszystkie urzędy pocztowe i listonosze w całym kraju. Prenumerata kwartalna kosztuje 24 zł, półroczna 48 zł.

*

Stanisław Borowski — Czechowice-Dziedzice, woj. katowickie, Stanisław Antosik — Iława Żagańska, woj. zielonogórskie, Walenty Wroński — Poddębice, woj. poznańskie, Stanisław Bolcerski — Głubczyce, woj. opolskie. Brakujących numerów „Skrzydlatej Polski" nie wysyłamy. Można je natomiast otrzymać za zaliczeniem pocztowym pisząc pod adresem: **Biuro Prenumerat „Ruch", Dział Sprzedaży Archiwalnej — Warszawa, ul. Srebrna 16.**

*

Jan Gębski — Gosań, woj. kieleckie w swym liście do naszej redakcji pyta: „Dlaczego Polska nie wystrzela statków kosmicznych?". Wysłanie statku w przestrzeń kosmiczną jest przedsięwzięciem bardzo kosztownym. Tak kosztownym, że Polskę nie stać na tego rodzaju eksperyment. Tym bardziej, że osiągnięcie jakichkolwiek wartościowych w obecnej dobie wyników wymagałoby całej serii tego rodzaju prób.

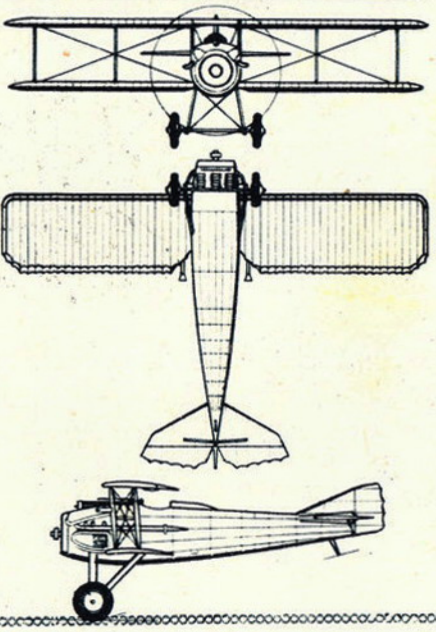
Lamus

Bleriot SPAD S.VII. Francja

W zaczątkach ery lotnictwa istniała we Francji firma Societe Provisoire des Aeroplanes Deperdussin (w skrócie SPAD) założona przez pioniera lotnictwa Armanda Deperdussin. W roku 1913 wyszły na jaw olbrzymie malwersacje popełnione przez Deperdussina i firma przestała istnieć. Została ona przejęta przez znanego konstruktora i przemysłowca Louis Bleriota wraz z nazwą SPAD, która teraz znaczyła Societe Pour l'Aviation et ses Derives. Kierownikiem technicznym wytwórni został Louis Becherean, znany konstruktor lotniczy. Po kilku mniej udanych konstrukcjach zbudowany został samolot S.VII, który stał się pierwowzorem znakomitych myśliwców SPAD. Samolot ten dobrze uzbrojony i posiadający bardzo dobre własności lotne, stał się w rękach francuskich pilotów groźną bronią przeciwko niemieckiemu lotnictwu.

Pierwsze dwa myśliwskie Spady pojawiły się na froncie w dniu 2 września 1916 r. Oznaczone numerami fabrycznymi S112 i S113 przypadły one znanym asom myśliwskim Sauvage'owi i Guynemer'owi. W samoloty S.VII było wyposażone następnie wiele eskadr myśliwskich. Używany był również w Polsce.

SPAD S.VII był jednosilnikowym, jednomiejscowym dwupłatem o zwartej budowie, konstrukcji drewnianej. Komora dwupłata podwójna, usztywniona cięgnami. Kabina odkryta. Uzbrojenie: 1 km Vickers kal. 7,65 zabudowany na stałe przed wiatromierzem i strzelający przez śmigło. Silnik rzędowy (rzadkość w tych czasach) typu Hispano 8 Aa o mocy 140 KM. W późniejszych wersjach samolotu stosowano dalsze wersje tego silnika o większej mocy. Prędkość samolotu SPAD S.VII wynosiła 160 km/h.



Bohdan Arct

ALARM W ST. OMER

Ludowa Spółdzielnia Wydawnicza, Warszawa 1962, nakład 20.000 + 350 egz., str. 431, cena 25 zł.

Niektóre opowiadania były już publikowane, ukazywały się w dużych nakładach jako oddzielne książeczki i wyczerpywały się szybko, toteż wznowienie ich w niniejszym zbiorze nie będzie chyba błędem, tym bardziej, że zostały one przeze mnie poprawione i częściowo uzupełnione. Inne, jak „Dziwna wojna", „Turyści Sikorskiego" i „Alarm w St. Omer" po raz pierwszy oglądają światło dzienne w wydaniu książkowym" — pisze we wstępie autor.

Trzeba dodać, że oprócz trzech wymienionych opowiadań, książka zawiera jeszcze dalsze: „Wielki dzień Dywizjonu 303", „Cyrk Skalskiego" i „W pościgu za V-1". Wyszły one przed kilku laty w masowych nakładach tzw. „Żółtego Tygrysa" MON-u jako odrębne książeczki i zostały z miejsca całkowicie rozkupione.

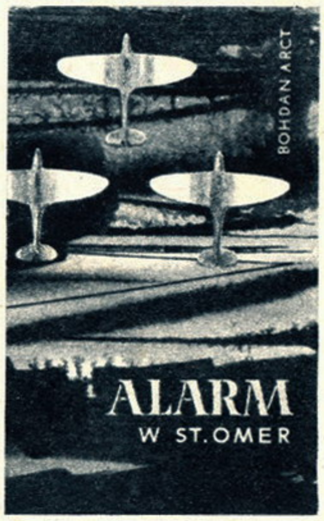
Czym tłumaczyć powodzenie książek Bohdana Arcta? Biblioteczka popularna pisarza lotniczego liczy już 24 pozycje, które w większości są już absolutnie niedostępne do kupienia w księgarniach. Zdaje mi się, że składają się na to głównie dwie przyczyny: autentyzm i barwność narracji — pozostająca zapewne w niemałym związku z tym, że Arct jest przecież z wykształcenia malarzem.

Taką właśnie „lekturą faktów" jest większość książek Arcta. Oczywiście to by nie wystarczało, gdyby autor nie umiał podać tych „konkretności" w formie lekkiej, barwnej, przyjemnej w czytaniu. Mimo więc tego, że znam opowiadania zebrane w „Alarm w St. Omer" z uprzednich publikacji (są one zresztą obecnie uzupełnione i przerobione), przeczytałem je z takim zaciekawieniem, jakbym je ujrzał dopiero po raz pierwszy.

Jak napisał Antoni Słonimski: „Odwrót od powieści jest zjawiskiem coraz bardziej powszechnym. Przyznaję, że biorę do ręki nową powieść z uczuciem niepewności. Wprowadzić się w jakąś sferę fikcyjną, śledzić dzieje ludzi zmyślonych — czyż to trud, który się nam opłaca? W czytelniku dzisiejszym rośnie głód innej lektury, lektury faktów. Budzi się potrzeba konkretności".

Okładkę i kartę tytułową projektował Andrzej Antoni Kowalewski.

J. KOWNACKI



ROZWIĄZANIE „WIROWKI" Z NR. 37 (584) „SP" z DNIA 16: IX. 1962 ROKU

Znaczenie wyrazów pomocniczych

1 — Foka, 2 — radar, 3 — Aero, 4 — narty, 5 — ciąg, 6 — Iskra, 7 — ster, 8 — zawis, 9 — Elka, 10 — korek, 11 — Żubr, 12 — wiatr, 13 — JATA, 14 — rolka, 15 — koło, 16 — opony, 17 — skok, 18 — tunel, 19 — Arct, 20 — nafta, 21 — Ikar, 22 — sloty, 23 Łódź, 24 — amper, 25 — wlot, 26 — wiraż, 27 — Iran, 28 — Glenn, 29 — uran, 30 — radio 31 — atom.

Rozwiązanie: „FRANCISZEK ŻWIRKO — STANISŁAW WIGURA"

Nagrody książkowe wylosowali: **Stanisław Hanusek — Chorzów II, pl. Mickiewicza 9, Edward Kraczuk — Swidnik k/Lublina, ul. Słowackiego 6/13, Teresa Żbik — Witkowo, ul. Żwirki i Wigury 12/1, powiat Gniezno, woj. poznańskie.**

WYDAWCA:
Wydawnictwa Komunikacji i Łączności
Warszawa, ul. Kazimierzowska 52
tel. 25-00-61

„SKRZYDLATA POLSKA"
Tygodnik lotniczy i astronautyczny
Adres redakcji: Warszawa 10, ul. Widok 8.
Telefon: 6 88 41

Redaguje Kolegium: JERZY R. KONIECZNY — redaktor naczelny. JERZY ZARĘBSKI — sekretarz redakcji, PAWEŁ ELSZTEIN, TADEUSZ MALINOWSKI, inż. J. WOJCIECHOWSKI.

Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: miesięcznie — 8 zł; kwartalnie — 24 zł; półrocznie — 48 zł; rocznie — 96 zł. Prenumeratę indywidualną przyjmują wszystkie urzędy pocztowe i listonosze. Zamówienia ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje — Przedsiębiorstwo Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch" — Warszawa ul. Wilcza 46, nr konta PKO 1-6-100024, nr telefonu 84958. Prenumeratę zgłoszoną do dnia 15 danego miesiąca, PKWZ „Ruch" rozpoczyna realizować z dniem 1 następnego miesiąca. Cena prenumeraty na zagranicę jest o 40% droższa od ceny podanej wyżej. **Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła.** Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście w wymiarach do 50 cm² — zł 10,50 za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wyd. Kom. i Łącz. Warszawa, Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Dom Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana.

PODPISANO DO DRUKU 4.X.1962 R. Zam. 7111/C H-39

PRZECIWLOTNICZE

Radzieckie wojska rakietowe czujnie strzegą granic powietrznych ZSRR. Na zdjęciu: Rakieta przeciwlotnicza na stanowisku, w czasie ćwiczeń jednostek obrony wybrzeża.

Foto: „Krasnaja Zwiezda"

Na placu św. Marka

9-ta z kolei Międzynarodowa Wystawa Lotnicza w Wenecji rozlokowała się w tym roku w dwóch miejscach: na lotnisku Lido oraz... na placu św. Marka w krużgankach sławnego Pałacu Dożów. Na zdjęciu: Odrzutowiec Fiat G-91 przed pałacem. W podcieniach — znalazło miejsce stoisko zakładów Fiata.

Foto: „Aviation Magazine de l'Espace"

VC-10 w montażu

Tak wygląda hala montażu końcowego najnowszych angielskich odrzutowców pasażerskich VC-10 w Weybridge. Montowane są właśnie dwa egzemplarze przeznaczone dla linii BOAC. Dotychczas wpłynęły zamówienia na 22 samoloty tego typu. Nowszą wersją VC-10 będzie Super VC-10, na który to typ wpłynęło już zamówienie od linii BOAC na 30 egzemplarzy.

Foto: „Interavia"

Piloci na skuterach

Po co męczyć się chodzeniem, skoro można jeździć skuterami — powiedzieli sobie piloci angielskich odrzutowców i niewiele zwlekając zamienili swe zamiary w czyn. Jak się okazuje skuter jest na lotnisku bardzo przydatny.

Foto: „The Illustrated London News"

DWORZEC LOTNICZY W KAIRZE

Po pięciu latach budowy — oddany zostanie niedługo do użytku nowy port lotniczy Kairu. Na zdjęciu: Zabudowania dworca lotniczego, z 14-piętrowym wysokościowcem przeznaczonym na pomieszczenia administracyjne.

Foto: „Interavia"

W AKCJI OPYLANIA

Fragment opylania lasów w Nowej Zelandii przez samolot Fletcher FU-24. Zastosowanie samolotów do tego rodzaju prac staje się w Nowej Zelandii z roku na rok coraz szersze.

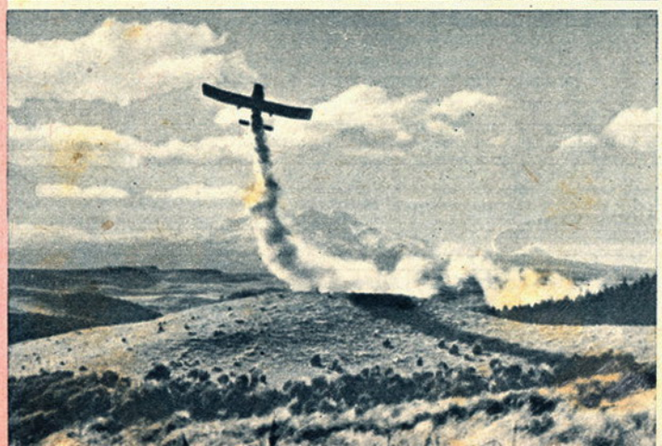



Foto: „Interavia"